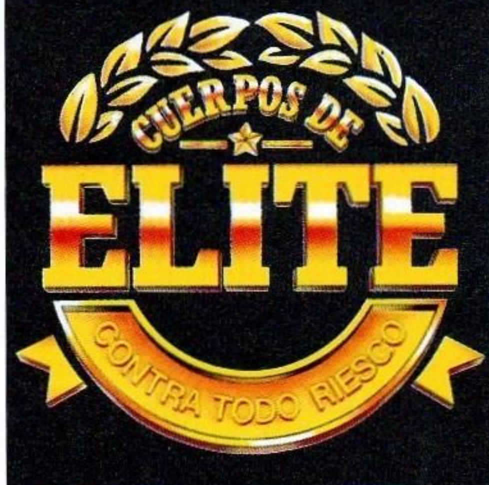

CUERPOS DE
ELITE
CONTRA TODO RIESGO



Volumen 8



SUMARIO

STING RAY





CLAVE
"STING RAY"

Los infantes de marina llegaron a Vietnam en marzo de 1965. Al principio se les empleó en una función defensiva para proteger el aeródromo de Da Nang. Insatisfechos con este papel pasivo, pronto se les autorizó a participar en campañas activas. Sin embargo, el Viet Cong resultó ser muy esquivo. Rara vez se le encontraba concentrado y, cuando esto sucedía, el objetivo solía ser poco importante. La excepción tuvo lugar gracias a las unidades de reconocimiento (arriba, la insignia), pues estos equipos informaban de observaciones y contactos frecuentes con el VC. Estas patrullas hacían un uso eficaz de ataques aéreos y artilleros para estas ocasiones. De modo gradual, el empleo específico de patrullas de exploración en misiones de fuego se hizo rutinario. En 1966, ésta se convirtió en la principal función de los equipos de patrulla. Esta utilización de equipos se formalizó con el nombre clave de *"Sting Ray"* y se asignaron dos piezas de artillería para el apoyo directo de cada grupo de reconocimiento activo. Entre 1966 y la salida de los infantes de marina de Vietnam en 1971, las técnicas *"Sting Ray"* se modificaron y refinaron, lo que dio crédito al comentario hecho en 1966 sobre las primeras operaciones *"Sting Ray"*: "Los elementos de reconocimiento son una fuerza realmente mortal a la hora de ocultarse entre las unidades enemigas y emplear la potencia de fuego que tienen a su disposición."

Página anterior. Arriba: La silueta de un helicóptero artillado Cobra se destaca contra el amanecer. Abajo: El soldado de primera Dowell camino de "Cerro *Charlie*" con un lanzagranadas M70.

Cuando las fuerzas norteamericanas en Vietnam necesitaban identificación positiva de las posiciones enemigas, actuaban los equipos de reconocimiento de la Infantería de Marina.

No hubo alarma. La muerte llegó rápida y violentamente a los seis guerrilleros del Viet Cong (VC) que guardaban la entrada oculta de una caverna. El VC se sentía seguro, pues sus enemigos norteamericanos se hallaban a kilómetros de distancia y su posición parecía inaccesible en su remota cadena montañosa. Los estadounidenses estaban concentrados en las tierras bajas hacia el este y, mientras los infantes de marina sólo se internaban ocasionalmente en las montañas, el VC sabía que las oportunidades de que lo descubrieran eran muy remotas. Incluso los "ojos" de los aviones de reconocimiento eran poco preocupantes, ya que estaban muy bien camuflados y la "cobertura" natural de la jungla proporcionaba un santuario ideal. Periódicamente, algún proyectil de artillería podía interrumpir la quietud, pero parecía que los norteamericanos disparaban a ciegas. Sus bombardeos H & I (*Harassing and Interdiction*, hostigamiento e interdicción) apenas si perturbaban la misteriosa tranquilidad del bosque.

El Viet Cong no tenía razones para creer que los proyectiles que estallaban a su alrededor fueran otra cosa que disparos fortuitos. Este error fue fatal para ellos. Quizás en sus últimos segundos de vida, cuando la fiera metralla de los proyectiles rompedores devastaban su posición, los guerrilleros reconocieron que los disparos fortuitos que habían observado eran de triangulación. En las últimas 17 horas la caverna del Viet Cong había estado bajo la observación de siete pares de ojos. Al igual que sus oponentes, los infantes de marina también eran adeptos a confundirse con el medio de la jungla. La hora era las 10,46, la







fecha, la del 23 de diciembre de 1970. Los seis guerrilleros no verían la Navidad y habían caído víctimas de una *"Sting Ray"*.

No había nada de misterioso en una operación *"Sting Ray"*. El nombre era un término genérico dado a las misiones de armas de apoyo (fuego artillero, naval o aéreo) llamadas a concentrarse sobre fuerzas sospechosas comunistas por equipos de reconocimiento de infantes de marina altamente entrenados y que operaban mediante penetraciones silenciosas en el corazón del territorio enemigo. Aparte de su intrínseco valor militar, las *"Sting Ray"* tenían un factor psicológico adicional al desmoralizar a las fuerzas del VC y del EVN (Ejército de Vietnam del Norte) debido a que se realizaban por sorpresa, y con gran precisión, sobre áreas que se consideraban seguras y no observadas por los norteamericanos.

El equipo de exploración, compuesto por siete hombres y uno de los varios que se agrupaban en el Batallón de Reconocimiento de la División de Infantería de Marina, era conocido por el nombre en clave de *Swift Scout*. Mandado por el cabo James Combs, se había infiltrado secretamente en el área mediante un helicóptero al amanecer del 21 de diciembre. Su misión era la de "realizar operaciones de reconocimiento y observación dentro de la zona señalada para detectar los movimientos de tropas del VC/EVN o infiltraciones de armamento, y estar preparados para pedir y reglar el apoyo artillero o aéreo en todos los objetivos posibles."

Swift Scout actuaba en una área muy sensible conocida como "Cerro *Charlie*" y que discurría hacia el este desde la frontera con Laos hasta las fértiles llanuras que rodeaban la principal ciudad septentrional de Vietnam del Sur, Da Nang. Durante la segunda mitad de 1970, el Ejército norvietnamita empleaba las colinas como un conducto logístico y de infiltración de sus camaradas del VC en las tierras bajas. Una cade-

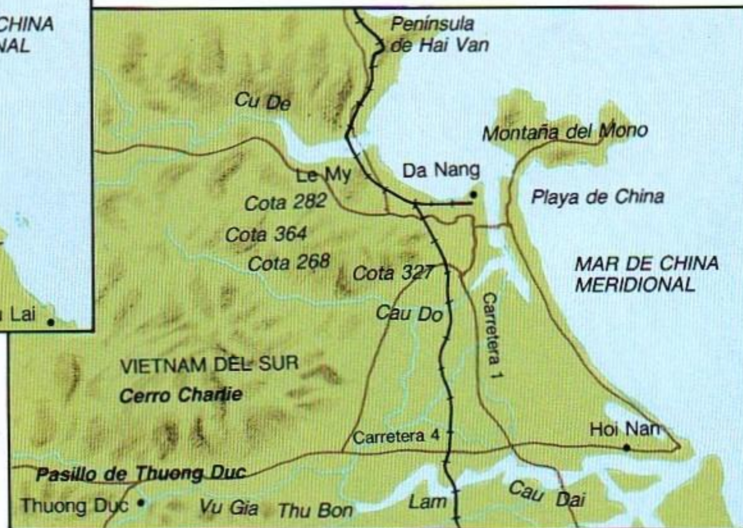
Abajo: Tras insertar con éxito al *Swift Scout* a "Cerro *Charlie*", el cabo James Combs comunica al helicóptero que despegue. Combs está flanqueado por Dowell (izquierda) y Dorn (derecha). Izquierda: Tras abandonar el helicóptero (abajo), los infantes de marina salen en busca de los esquivos guerrilleros vietnamitas (arriba).





Abajo: Petición de fuego de apoyo. Todas las transmisiones del *Swift Scout* eran controladas por el Centro de Operaciones de Combate del Batallón de Reconocimiento. Cuando un equipo establecía contacto con el enemigo el oficial observador alertaba al Centro de Coordinación de Fuego de Apoyo de la División y al Ala Aérea de Infantería de Marina. Inmediatamente, se informaba a todas las baterías de artillería libres y se daba instrucciones a los dos aviones de ataque A-4 Skyhawk del aeródromo de Da Nang. Abajo, derecha: Armado y preparado, el soldado de primera clase Owens.





A finales de diciembre de 1970, *Swift Scout*, uno de los equipos del Batallón de Reconocimiento de la 1.ª División de Infantería de Marina, fue enviado cerca de Thuong Doc para iniciar una misión de exploración de apoyo de fuego tipo *"Sting Ray"*. Tras descansar durante dos noches, el equipo pudo dirigir un rápido bombardeo artillero sobre una desprevenida posición enemiga antes de asaltarla.

"Sting Ray"

23 dic., 10,30 *Swift Scout* retrocede y pide fuego de artillería. **11,45** En colaboración con un OV-10 Bronco, *Swift Scout* toma la posición enemiga. **14,35** Tras retirarse, el equipo es recogido por un helicóptero.

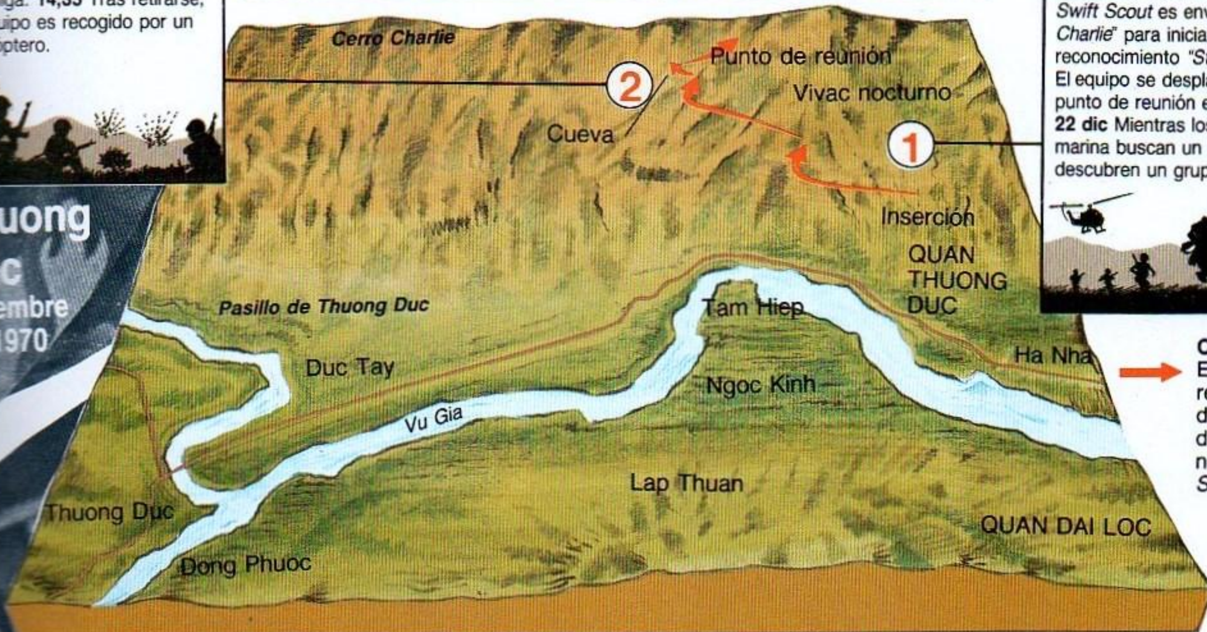


"Cerro Charlie"

21 dic Por la mañana temprano, *Swift Scout* es enviado a "Cerro *Charlie*" para iniciar una misión de reconocimiento *"Sting Ray"*. El equipo se desplaza hacia un punto de reunión en la jungla.
22 dic Mientras los infantes de marina buscan un lugar de vivaques descubren un grupo de guerrilleros.



Thuong Duc
diciembre de 1970



Claves
Equipo de reconocimiento de la Infantería de Marina norteamericana *Swift Scout*.

B. Trainor

na de pistas en la jungla, con estaciones de aprovisionamiento ocultas, se había creado a lo largo de "Cerro *Charlie*" para apoyar este intento de penetración, aunque las operaciones de los infantes de marina en esta área habían reducido con éxito la capacidad del VC y del EVN a pequeñas incursiones sobre puestos y aldeas aisladas. Para los comunistas, la utilización de estas colinas era esencial si querían continuar su desesperada estrategia del "golpea y corre". Combs, al corriente de todo ello, estaba preparado por si el enemigo reaccionaba con violencia si llegaba a descubrir a su grupo de reconocimiento.

Cuando se introdujeron en el área, dos días antes, los norteamericanos se desplazaron rápidamente a una distancia segura del punto de inserción y se internaron en la espesa jungla. Durante horas los infantes de marina se ocultaron y mantuvieron un silencio estricto para impedir que se descubriera su presencia. Una vez que comprobó que no había sido detectado, el equipo comenzó su patrulla cautelosamente. Los grupos de reconocimiento rara vez hablaban, pues se comunicaban mediante un sistema de leves golpes y señales con las manos por lo que Combs, a medida que avanzaban, designaba periódicamente un punto de reunión con un gesto. Si se produjera un contacto con el enemigo, podría realizarse una "acción inmediata": el equipo abriría fuego y retrocedería sobre sus pasos hasta el último punto de reunión designado.

A medida que el cabo Combs dirigía su equipo a través de la jungla, aumentaba la tensión aunque no se perdía la confianza. Ya había realizado 16 patrullas de iguales características y ésta era su tercera como jefe de equipo. Los restantes miembros también eran veteranos de este tipo de combate; entrenados y fogueados conjuntamente durante meses, se habían convertido en un grupo mortífero y muy eficaz. Cada uno de ellos, al igual que los dedos de una mano, tenían su propia función y actuaban en una armonía silenciosa. El cabo Wells era el hombre en vanguardia, seguido por el soldado de primera Dowell, que llevaba un lanzagranadas M79 y dos LAW (armas contracarro ligeras). Luego les seguía Combs y después el operador de radio, el soldado de primera Bowman. El siguiente era el soldado Dorn, que llevaba el equipo médico. El sexto miembro llevaba una radio portátil a sus espaldas y era el soldado de primera Strickland, un infante de marina de casi 2 m de altura. Quien cubría la retaguardia era el soldado Owens, el hombre más frío de todo el grupo.

El 21 de diciembre y durante la mayor parte del día siguiente, el equipo no pudo detectar la presencia del VC/EVN. Durante ambos días, los infantes de marina realizaron su marcha colina arriba hacia el

Izquierda: Mientras el *Swift Scout* corre a través de la maleza perseguido incesantemente por el Viet Cong, un helicóptero Cobra, pilotado por *"Scarface 5"*, dispara sobre el enemigo. Con el humo como punto de referencia, el Cobra dirige a Combs y a sus hombres hacia un punto de rescate adecuado. Una vez recogido el equipo de reconocimiento, dos A-4 Skyhawk (derecha) lanzan sobre el cráter bombas frenadas de 100 kg y *napalm.* Abajo: Empapado en sudor, el soldado de primera Strickland prepara una granada durante la operación *"Sting Ray"*.

B. Trainor



B. Trainor

oeste y, al atardecer del día 22, Combs pensó que los cuatro días de patrulla terminarían sin resultado positivo. Al llegar la noche, comenzaron a buscar un lugar para pernoctar. Durante el proceso, Wells, en cabeza, se quedó inmóvil repentinamente. Al instante, los demás se tiraron al suelo para proporcionarse una cobertura de 360 grados.

A unos 200 m por delante de los norteamericanos había cinco soldados enemigos, incluida una mujer, que salían de una caverna cuidadosamente camuflada. Dos portaban fusiles AK47 y Combs pensó que los otros llevarían pistolas, aunque no estaba seguro. Mientras la oscuridad se adueñaba de la jungla, el equipo se desplazó a su derecha y estableció un vivac nocturno sin perder de vista la caverna. Tras realizar los preparativos normales, los hombres se


McDonnell-Douglas

sentaron espalda contra espalda para formar un círculo en el que cada dos cubrían a un tercero. Combs, como jefe de equipo, se encaró hacia el lugar desde donde procedía la mayor amenaza. No se permitía la conversación y todas las comunicaciones tenían que realizarse mediante gestos y toques leves. Se mantuvo una alerta al 50 por ciento, que permitía a un hombre de cada pareja dormitar en posición sentada, lo que evitaba que roncara.

Al amanecer el equipo levantó el campo y se ocultó a unos 100 m de la caverna. Durante las dos horas siguientes, los norteamericanos observaron a 22 enemigos que entraban y salían del área. Combs llamó por radio y pidió fuego artillero. Su plan era organizar un fuego de triangulación esporádico de modo que no pusiera en peligro al equipo ni alertara al enemigo. Una vez hecho esto, las coordenadas iban al ordenador del Centro de Dirección de Tiro y de allí a la batería. La petición del fuego concentrado de seis cañones sobre el objetivo quedaba en suspenso hasta que Combs lo juzgara propicio. Tras los disparos de ahorquillado cesó la actividad en los alrededores de la caverna. Durante dos horas más, mientras comenzaba a lloviznar sobre la jungla, Combs y sus hombres continuaron atentos.

A media mañana, la actividad en la caverna comenzó de nuevo. Dos guerrilleros del Viet Cong abandonaron la guarida y se dirigieron hacia el oeste. Otros salieron y miraron por los alrededores, antes de regresar de nuevo al interior de ella. A las 10,30 había seis guerrilleros sentados en la entrada. El equipo podía escuchar su conversación y sus risas, sin percatarse del inminente holocausto. Había llegado el momento de que comenzara el *"Sting Ray"*.

Cautelosamente, los infantes de marina se retiraron colina abajo y hacia el este de la caverna. Una vez se situaron en una posición protegida, Combs dio la orden que esperaba la batería artillera, situada en una base de tiro en las tierras bajas: "fuego por efecto". Tras una breve pausa, el equipo pudo oír los estampidos de la batería de seis obuses de 155 mm. Casi inmediatamente, escucharon los silbidos de los proyectiles seguidos por una serie de explosiones que hicieron saltar el suelo bajo ellos. Desde donde se hallaban no podían ver la entrada de la caverna. Combs, por razones de seguridad, había distanciado al *Swift Scout* del objetivo, aunque los infantes de marina sí pudieron ver el humo y los escombros que volaban hacia arriba, por encima de los árboles.

El equipo retrocedió, con mucho tiento, hacia su objetivo, sin saber si el bombardeo había alcanzado a algún enemigo. A medida que se aproximaban a su punto de observación, el olor del humo se hizo más fuerte. A unos 50 m de la cueva, *Swift Scout* pudo ver a dos guerrilleros que llevaban el cuerpo de uno de sus camaradas al interior de la caverna.

Dowell lanzaría proyectiles de 40 mm con su M79 contra la boca de la cueva

Durante un momento, Combs estuvo indeciso sobre qué decisión tomar. Tenía varias opciones. Podía intentar acabar con aquellos que estuvieran en la caverna mientras se hallasen bajo el *shock*, pero esto violaba la política de estos exploradores de evitar enfrentamientos armados. Además se arriesgaba a meterse en un enjambre de avispas si hubiera más guerrilleros o soldados del EVN en el área. Era casi seguro que la presencia del equipo norteamericano aún no había sido detectada, y sabía que podía retirarse e intentar acabar con los de la caverna mediante un ataque aéreo. Descartó esta opción enseguida, pues el objetivo podía ser de difícil localización para los pilotos, y las oportunidades de destruir la cueva, incluso si era identificada, eran muy pocas. Existía una tercera posibilidad, un ataque mediante infantería helitransportada de la QRF *(Quick Reaction Force*, fuerza de respuesta rápida). Sin embargo, al no haber zonas de aterrizaje adecuadas en las cercanías, era muy probable que los comunistas hubiesen escapado cuando llegara la QRF. Mientras Combs sopesaba sus opciones, un OV-10 Bronco del Escuadrón VMO-2 comenzó a sobrevolarlos.

La presencia del Bronco, con toda su carga de cohetes y ametralladoras, decidió a Combs finalmente. Indicó al equipo su decisión de tomar la caverna al asalto: Dowell lanzaría proyectiles de 40 mm con su lanzagranadas M79 en la boca de la cueva mientras Dorn usaría los dos LAW para añadir más efecto. Wells se concentraría con su M16 en la entrada. Bowman, Strickland y Owens proporcionarían la cobertura inicial y, cuando la caverna hubiera sido saturada, podrían avanzar desde el lateral derecho mientras Dowell y compañía proporcionaban a su vez la cobertura.

El *Swift Scout* comenzó a moverse a sus posiciones mientras Combs por radio informó al COC (centro de operaciones de combate) del Batallón de Reconocimiento y al piloto del Bronco de su decisión de entrar en liza. A las 11,45 el equipo estaba en sus puestos, con Dowell, Dorn y Wells a 35 m de la entrada. A una señal de Combs comenzó el fuego y se gastaron en la caverna los dos LAW, seis proyectiles del M79 y dos

OPERACIONES DE RECONOCIMIENTO

Desde el comienzo de la intervención norteamericana en la II Guerra Mundial la Infantería de Marina ha tenido unidades de reconocimiento que han sido los "ojos y oídos" del comandante terrestre. Las operaciones especializadas de exploración en Vietnam fueron en gran parte resultado de la experiencia del teniente general Bernard Trainor como oficial agregado a los *Royal Marine Commandos* en 1958-59. Se había familiarizado con las técnicas de reconocimiento de comando utilizadas durante la Emergencia de Chipre (1955-59) y, ya en la 1.ª División de Infantería de Marina norteamericana, como jefe de compañía en el 1.er Batallón de Reconocimiento, aplicó las técnicas británicas. La idea consistía en establecer una red clandestina de pequeños equipos provistos de radio más allá de las líneas enemigas. Bien ocultos, podían suministrar informes y observaciones en sus respectivas áreas las 24 horas. La cautela, el tamaño reducido y el evitar el contacto con el enemigo eran elementos claves de estos primeros pasos en el reconocimiento. El concepto fue puesto a prueba en las montañas, el desierto, la jungla y otros territorios más convencionales. En 1961 se adoptó y mejoró la técnica mediante helicópteros como medio principal de inserción y recuperación del equipo. Sin embargo, cuando los infantes de marina llegaron a Vietnam en 1965, la incertidumbre condujo a un mal empleo de los equipos de exploración: como unidades incursoras o de pantalla. La obsesión en la seguridad de sus componentes desembocó en equipos de hasta 24 hombres: demasiados para poder ocultarse, pero aún pocos para combatir por sí solos. Gradualmente se volvió al concepto original y se reanudó el empleo del equipo reducido. Ello resultó altamente eficaz. Los procedimientos y las técnicas se perfeccionaron y, en la época de la retirada norteamericana del Vietnam, los grupos de reconocimiento de la Infantería de Marina operaron a sus anchas tras las líneas enemigas.

TENIENTE GENERAL BERNARD TRAINOR

Bernard Trainor (abajo, derecha) nació en 1928 y entró en el Cuerpo de Infantería de Marina en 1946. Se graduó como alférez y fue asignado al 1.er Batallón del 1.er Regimiento de la 1.ª División de Infantería de Marina norteamericana en Corea, donde sirvió como jefe de una sección. En junio de 1953 se le asignaron misiones a bordo del crucero pesado USS *Columbus*, donde actuó de modo consecutivo como oficial ejecutivo y al mando del destacamento de infantería de marina del buque. Tras un período de adiestramiento en Gran Bretaña, el capitán Trainor dirigió una compañía en el Comando 45.° de la 3.ª Brigada en Malta. En 1959, Trainor compareció en EE UU para trabajar en la 1.ª División de Marina, y sirvió consecutivamente como jefe de compañía en batallones de reconocimiento, contracarro y de fusileros. En 1961 fue ascendido a comandante. Enviado a la República del Vietnam en 1965, se convirtió en asesor de un grupo de operaciones especiales vietnamita. Tras un año en Vietnam, fue ascendido a teniente coronel. De 1966 a 1969, Trainor sirvió como instructor en la Academia de Mando y Estado Mayor en Virginia. A ello siguió otro viaje al Vietnam como comandante del 1.er Batallón del 5.° de Infantería de Marina y después al 1.er Batallón de Reconocimiento de la 1.ª División de Infantería de Marina. Tras volver a Gran Bretaña en 1971 como oficial adjunto al Cuartel General del Cuerpo de Infantería de Marina, Trainor fue ascendido a coronel en 1972. Tras una serie de importantes puestos administrativos en el Cuerpo de Infantería de Marina, Trainor alcanzó el empleo de teniente general en 1983. Condecorado dos veces con la Legión del Mérito, el teniente general Trainor tiene también la Estrella de Bronce y dos medallas de la Armada. También ha sido condecorado con tres Cruces de Gallardía vietnamitas y la Medalla del Honor de 1.ª Clase.

cargadores de M16. El fuego cesó mientras Bowman y los otros dos entraban en ella. Bowman lanzó una granada a su interior y, tras la explosión, entró en la boca seguido por los otros dos. En ese momento se escuchó la repentina ráfaga de un AK47 desde la izquierda, a lo largo del camino utilizado por los dos soldados enemigos que habían salido esa mañana.

Combs gritó ¡"Reunión"!, y Strickland asió a Bowman por los correajes y lo sacó de un tirón de la cueva. Todos los miembros del equipo dispararon en la dirección de los intrusos. Strickland arrojó una granada y, a medida que el equipo se movía hacia el punto de reunión, Combs activó una granada de humo rojo para señalizar el área y comunicó por radio al Bronco, que los sobrevolaba en círculos, que eran atacados. Mientras el equipo se retiraba, el enemigo abrió fuego desde una nueva dirección, desde arriba. El *Swift Scout* sabía que había al menos dos elementos del VC/EVN en su camino.

A unos treinta kilómetros al noreste, el COC del Batallón de Reconocimiento controlaba las transmisiones del equipo. Mientras el *Swift Scout* realizaba una apresurada retirada, se iniciaron los procedimientos para realizar una "extracción de emergencia" para rescatar al grupo. Sin aliento, los infantes de marina llegaron al punto de reunión y establecieron una defensa circular. La excelente saturación del área del objetivo por las ametralladoras y los cohetes del Bronco habían permitido al equipo romper el contacto con el enemigo. Ahora era vital que los infantes de marina no fueran descubiertos de nuevo.

De repente, se observó un soldado enemigo que se movía a través de la maleza, armado con un AK47, a unos 30 m de la posición del equipo. Dom lo abatió con un solo disparo de su M16. Para entonces, Combs estaba convencido de que había más elementos hostiles en el área de los que habían visto en los alrededores de la caverna y, mientras se producía la respuesta del enemigo y dos granadas de mano explosionaban inofensivamente colina abajo, pidió por radio que se realizara una extracción de emergencia. Asimismo, el enemigo había perdido la pista de *Swift Scout* y era obvio que el fuego de armas automáticas que se oía por todas direcciones debía servir para que replicasen los infantes de marina que, por tanto, descubrirían su posición.

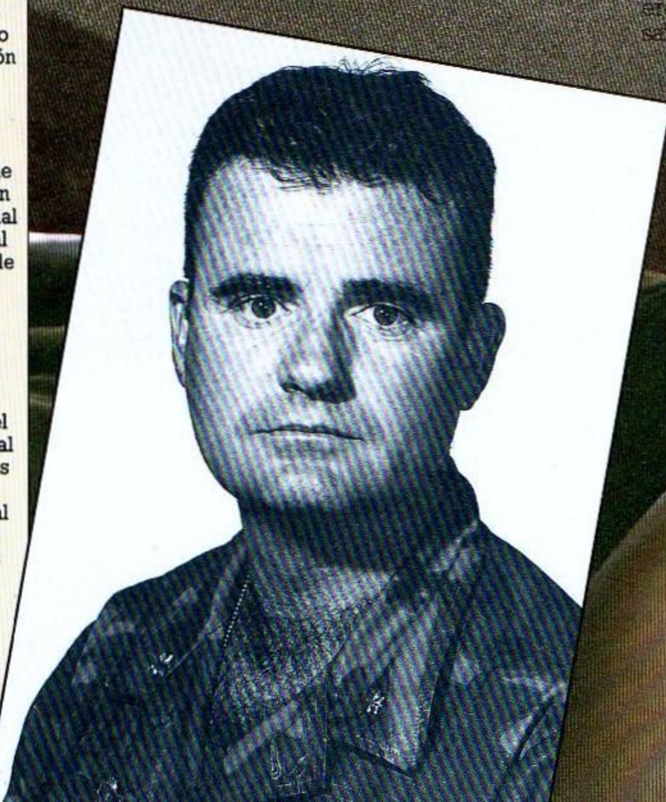
Para entonces ya se había realizado la petición de extracción de emergencia y un Bronco del VMO-2 se hallaba en posición mientras que el sonido característico de los rotores de los helicópteros artillados Cobra se escuchaba ya en la lejanía. Se había aprobado la petición de extracción de emergencia y se ordenó al equipo que se aproximara a cualquier claro que permitiera la operación de una SPIE *(Special Patrol Insert and Extrac*, patrulla especial de inserción y extracción). Los helicópteros CH-46, con el nombre en clave de *"Peach Buch"*, recogieron al equipo de especialistas en extracciones del Puesto de Mando del Batallón de Reconocimiento y salieron en busca del sitiado *Swift Scout*.

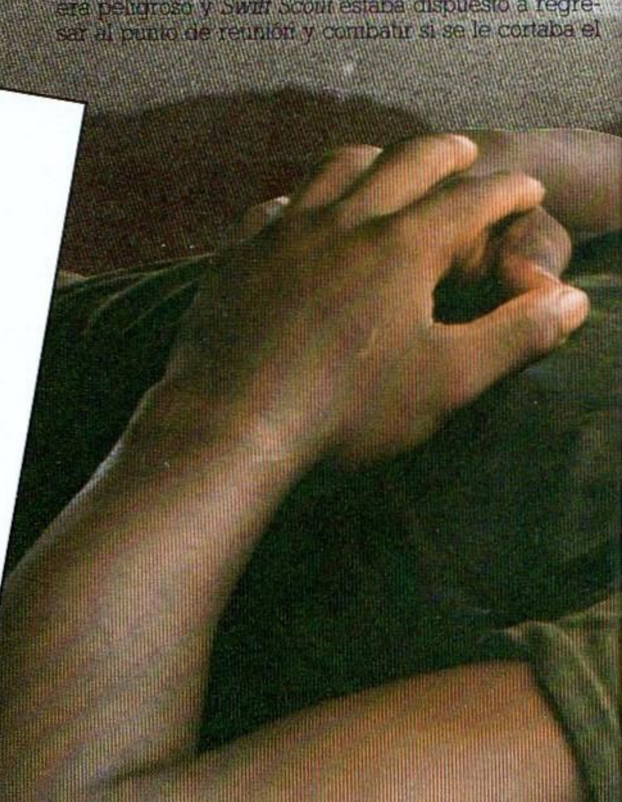
La espesura de la jungla evitaba que los pilotos del Bronco y de los Cobra localizaran al equipo sobre el terreno, aunque proporcionaban tanto apoyo como orientaciones para que hallaran un lugar de extracción adecuado. Por su parte, *Swift Scout* no tenía ni idea de cuál era el claro más cercano que les permitiera ser rescatados, y la utilización de humo para marcar su posición podría haber indicado igualmente su localización al enemigo, con resultados casi suicidas. El líder de la sección de Cobra, *"Scarface 5"*, utilizó el humo rojo casi disipado que se había empleado en principio para identificar la zona de la caverna para el Bronco, como punto de referencia. Luego indicó al equipo que un enorme cráter de bomba se hallaba a las 2 en punto colina arriba del lugar de referencia.

Treinta minutos después, los infantes de marina localizaron el claro formado por el cráter de la bomba

El equipo lo comprendió y comenzó una operación H y E (huida y evasión) en esa dirección. El camino era peligroso y *Swift Scout* estaba dispuesto a regresar al punto de reunión y combatir si se le cortaba el

Derecha: En una tensa pero fructífera operación de recuperación, el *Swift Scout* es sacado de "Cerro *Charlie*" en un helicóptero CH-46. Abajo: Descanso de vuelta a la base.


Trainor



mismo. Treinta minutos más tarde, los infantes de marina observaron el claro producido por el cráter de la bomba; sin embargo, de forma simultánea fueron avistados por unos guerrilleros, que abrieron fuego sobre ellos. A grandes saltos, el equipo se dirigía hacia el cráter cuando, de repente, Strickland gritó que había sido alcanzado. Todos se tiraron al suelo para proporcionar fuego de cobertura al herido, que estaba consciente pero gritaba que estaba ciego.

Situado a horcajadas sobre el herido, Bowman utilizó la hebilla de su cinturón para sujetarle a los correajes de Strickland, al que intentó arrastrar hacia la cobertura del cráter. A ello siguió un momento de pánico cuando Bowman se dio cuenta del tamaño, peso y equipo de Strickland, que hacían que su movimiento sobre la maleza fuera imposible, y pidió ayuda. Wells gateó hasta allí y los dos empezaron a tirar de Strickland. No se movía. Sólo pudieron desplazarlo algunos centímetros, y Strickland no paraba de gimotear que estaba ciego.

El oficial de extracción se lanzó a la rampa de popa y abrió fuego con su AR15

Desesperado, Bowman se desató y los dos infantes pusieron boca abajo al herido. Luego cogieron una cuerda de escalada y la ataron a una de sus piernas. Bowman y Wells se abrieron paso con dificultad hacia el cráter. Una vez allí, arrastraron a Strickland a través de un accidentado camino al agujero. Ya no había necesidad de seguir en silencio y Combs arrojó dos granadas de humo para cubrir los movimientos de su equipo y señalar su posición al avión que los sobrevolaba en círculos. El fuego enemigo era muy nutrido, pero todo procedía del oeste, lo que indicaba al *Swift Scout* que habían roto el cordón de búsqueda del enemigo. Combs informó por radio y pidió que se ametrallara la zona al oeste y al sudoeste del humo. Mientras el primer Cobra atacaba, los restantes miembros del grupo se internaron en la relativa seguridad del cráter.

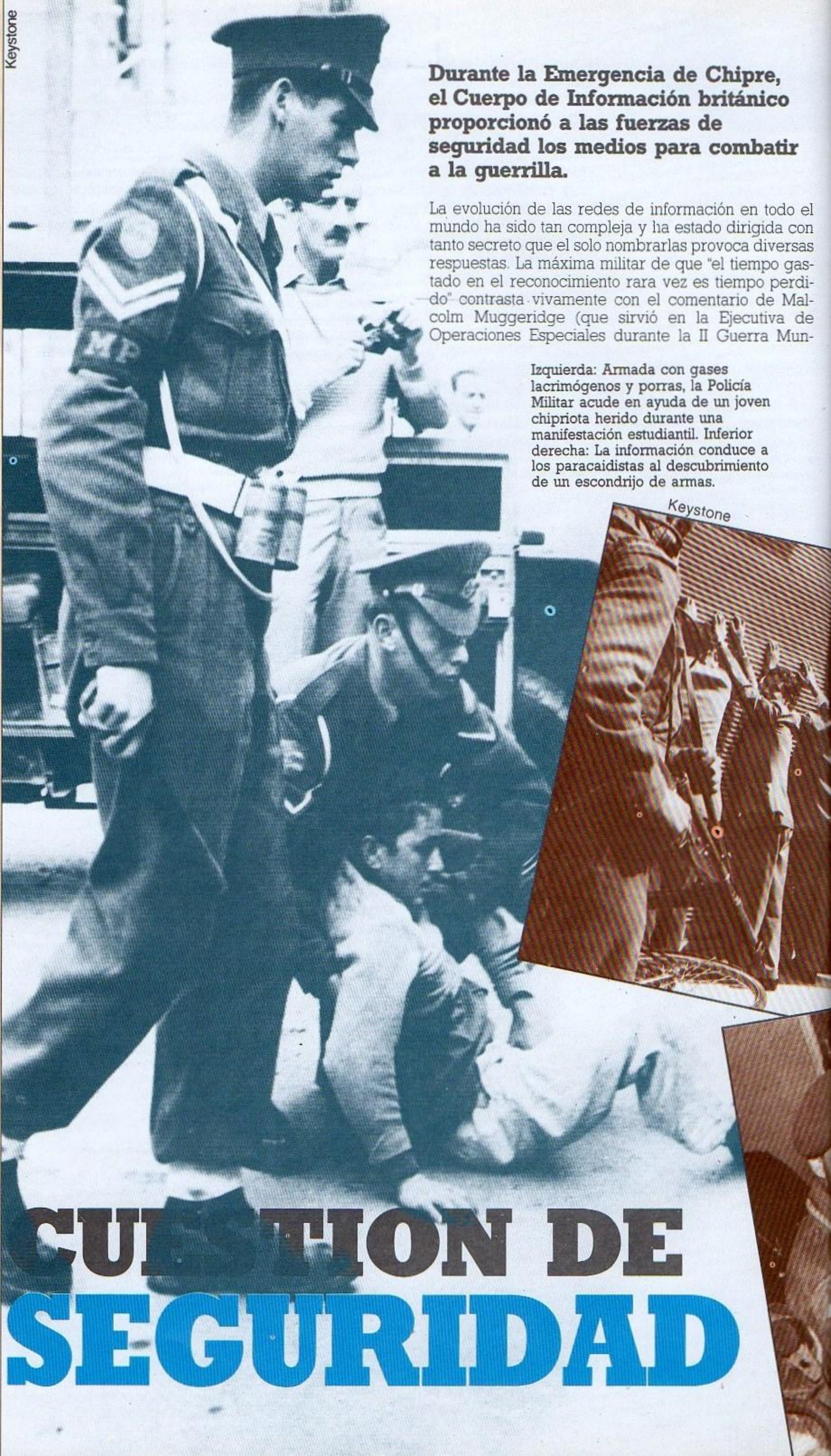
En ese momento, se pusieron en marcha los procedimientos de extracción. Los helicópteros CH-46 *"Peach Bush"* ya habían llegado y describían órbitas hacia el sur de la cadena de colinas durante la carrera de los infantes de marina hacia el cráter. El primer aparato, pilotado por el teniente coronel Ken Keck, voló hasta el cráter y, bajo el fuego de supresión de los Cobra *"Scarface"* y de sus propias ametralladoras, permaneció estacionario sobre el grupo y lanzó un SPIE. Normalmente, un equipo SPIE tardaba muy pocos segundos en recoger a los infantes de marina, pero el inconsciente Strickland retrasó las cosas. El enemigo concentró su fuego sobre el helicóptero de extracción y alcanzó un conducto hidráulico que roció de líquido el interior del aparato. Pasaron unos segundos angustiosos mientras el equipo luchaba para sacar a Strickland, pues los Cobra empezaban a quedarse sin municiones. El riesgo aumentó más cuando dos atrevidos soldados enemigos salieron desde atrás de los bordes del cráter, demasiado cerca para que los Cobra pudieran disparar sin temor a alcanzar a los norteamericanos. El oficial de extracción se lanzó a la rampa de popa y abrió fuego con su AR15. Los dos enemigos uniformados de verde se desplomaron entre las rocas. Para entonces, todo el equipo había sido izado. El oficial de extracción hizo una señal con el pulgar y el dañado CH-46 salió de la zona con los miembros del *Swift Scout* colgados a 36 m debajo del helicóptero.

La extracción de emergencia era seguida desde el cuartel general de la 1.ª División de Infantería de Marina y cuando el *Swift Scout* colgaba ya en mitad del aire, de camino hacia la seguridad de su base, la sección de la QRF del 1.er Regimiento de Infantería de Marina se lanzaba desde sus helicópteros para mantener el contacto con el enemigo. Sin embargo, todo estaba en calma. Los guerrilleros del Viet Cong habían desaparecido.

En abril de 1971 el 1.er Batallón de Reconocimiento abandonó Vietnam y regresó a EEUU.



Tim Pag



Keystone

Keystone

CUESTION DE SEGURIDAD

Durante la Emergencia de Chipre, el Cuerpo de Información británico proporcionó a las fuerzas de seguridad los medios para combatir a la guerrilla.

La evolución de las redes de información en todo el mundo ha sido tan compleja y ha estado dirigida con tanto secreto que el solo nombrarlas provoca diversas respuestas. La máxima militar de que "el tiempo gastado en el reconocimiento rara vez es tiempo perdido" contrasta vivamente con el comentario de Malcolm Muggeridge (que sirvió en la Ejecutiva de Operaciones Especiales durante la II Guerra Mun-

Izquierda: Armada con gases lacrimógenos y porras, la Policía Militar acude en ayuda de un joven chipriota herido durante una manifestación estudiantil. Inferior derecha: La información conduce a los paracaidistas al descubrimiento de un escondrijo de armas.

LA SEGURIDAD EN PELIGRO

Tras ser anexionada en 1914, Chipre recibió plena categoría de colonia en 1923. En 1931, como resultado de grandes revueltas civiles, se puso el poder en manos del gobernador británico. En 1955, Chipre tenía una población de 500 000 habitantes, divididos por la lealtad a diferentes estados (Grecia y Turquía), por el idioma y por la religión. Los grecochipriotas, mandados por el arzobispo Makarios III y el coronel George Grivas, defendían la *enosis* o unión con Grecia. Aunque Grivas creía realmente en ello, Makarios la veía como un medio para conseguir en último término la independencia de Chipre. Con este fin, se organizó una violenta campaña de insurrección contra la población civil, la fuerza de policía y la guarnición británica. Dirigida por Grivas, la EOKA comenzó sus actividades guerrilleras el 31 de marzo de 1955. El programa de sabotajes pronto se amplió a una serie de asesinatos que la fuerza de policía, pobremente equipada, era incapaz de impedir. Se declaró el Estado de Emergencia el 26 de noviembre de 1965. Mientras se montaba la red de información necesaria para una campaña antiguerrilla, la guarnición británica se vio obligada a adoptar un papel defensivo. Sin embargo, poco a poco, las actividades guerrilleras disminuyeron. La operación *"Pepperpot"* de junio de 1956 eliminó a la mitad de los guerrilleros de la EOKA y, en los dos años siguientes, las fuerzas de seguridad pasaron a la ofensiva. Finalmente se llegó a un acuerdo: se garantizó a Chipre su independencia, aunque Gran Bretaña mantendría una base militar en la isla. Chipre se dividió en 1974 tras la invasión turca.



Durante la Emergencia de Chipre se acudió al Cuerpo 'I' para que ayudase al "brazo activo" de las fuerzas de seguridad a organizar las operaciones antiguerrilla. Centro, izquierda: Unos sospechosos son cacheados durante una operación en Nicosia. Abajo: Mediante el empleo de la "lista negra" como referencia, un soldado británico examina unos documentos de identidad.

dial) de que "la seguridad consiste más que nada en cerrar bien la puerta del establo después de que el caballo se haya escapado". La popular imagen tipo *James Bond* de las operaciones de información es otra clase de respuesta, aunque rara vez se corresponde esta visión con las fuerzas de seguridad de hoy.

Dentro del Ejército británico moderno, la acogida del *Intelligence Corps* (Cuerpo de Información) es igualmente variada, y refleja la gama de misiones a las que está asignado. Cualquier comandante de unidad al que se presenta de repente algún miembro de este cuerpo, seguramente tiende a expresar el sentimiento generalizado de "aquí llega el Cuerpo de Espías 'I'". La naturaleza concreta de los trabajos de información no siempre pueden, por razones de seguridad, ser dados a conocer al público o incluso a los servicios armados. Un confuso suboficial del Cuerpo 'I', al descubrir que los informes de su fuente pasaban de largo las instalaciones locales del Ejército e iban directamente a Downing Street, comentó: "Dígame jefe, ¿para quién diablos estamos trabajando?"

La información táctica –o sea, el empleo de datos para fines de combate y operaciones– ha estado sometida a grandes cambios durante el siglo XX. Asociada inicialmente de modo casi exclusivo con frívolas espías tales como Mata Hari durante la Primera Guerra Mundial, la creciente especialización de la guerra ha engendrado redes de información igualmente especializadas, capaces de adaptarse al entorno en el que tienen que operar. Durante la Segunda Guerra Mundial, este proceso culminó con las detalladas informaciones utilizadas en la preparación de los planes aliados para la invasión de Normandía. Después de 1945 entraron en juego nuevos factores –terrorismo e insurgencia guerrillera– que otra vez estimularon el desarrollo de la información en el Ejército. En Argel, por ejemplo, el Ejército francés montó una red de información además de la administración colonial. Esto jugó un papel relevante en la eliminación del Frente de Liberación Nacional en la *Casbah* antes de la batalla de Argel en 1957.

El *Intelligence Corps* británico, conocido como Cuerpo 'I', se formó en 1940, inmediatamente después de la batalla de Francia. Aunque es similar a la rama G2 del Cuerpo de Información norteamericano y al soviético GRU, los suboficiales del Cuerpo 'I' disfrutan de un grado de responsabilidad y autoridad sin comparación en sus equivalentes norteamericanos, aunque no tienen ni mucho menos la plantilla de la jefatura de información del Ejército soviético.

El Cuerpo 'I' era responsable de que el Ejército mantuviera un alto nivel de seguridad interna

El Cuerpo 'I' es, por ello, una respuesta típicamente británica al problema de obtención y suministro de información que las Fuerzas Armadas, en general, y el Ejército, en particular, necesitan para cubrir sus funciones. Al mismo tiempo, el Cuerpo 'I' es responsable de hacer que el Ejército mantenga un alto nivel de seguridad interna, y que sea, a la vez, vigilante y vigilado. Puesto que la marcha del regimiento se basa en la canción "El cazador furtivo de Lincolnshire", es fácil adivinar en dónde se sitúa realmente su espíritu. Sin embargo, ambas funciones son igualmente importantes y complementarias, pues es más fácil impedir que un enemigo tenga acceso a los secretos si se sabe concretamente qué es lo qué quiere, y cómo piensa conseguirlo.

El Cuerpo de Información se compone casi exclusivamente de oficiales y suboficiales, la mayoría de ellos altamente cualificados en sus campos. Todos poseen mentes rápidas y vivaces, además de una

CONSEGUIR INFORMACION

El proceso de información comprende una miríada de funciones y misiones que actúan de modo convergente y se combinan en una red coherente. El proceso comienza con la recogida de información en sus "fuentes". Las "activas" son aquellas que son conscientes de su valor, incluidos prisioneros, agentes e informadores. Sin embargo, la mayor parte de la información se obtiene de fuentes "pasivas", tales como documentos, periódicos, emisiones de radio y la captura de equipo enemigo. Una persona que suministra información sin ser consciente de que lo hace también se clasifica como fuente "pasiva". La diferencia entre fuentes activas y pasivas puede llegar a ser extremadamente sutil, y el proceso de inteligencia intenta evaluarlas por separado. Cuando se han recogido los datos, éstos pasan a un escalafón superior, en donde son comparados e interpretados antes de entregarlos a aquellas personas u organizaciones con "necesidad de saber": pocas y escogidas. En cualquier fase del proceso de información puede tener lugar una nueva misión, cuando oficiales superiores solicitan datos adicionales. La naturaleza flexible del Cuerpo 'I' facilita su adaptación a estas operaciones, de acuerdo con la misión encargada y con las condiciones locales. En el caso de Chipre, todo esto supuso el montaje de una red de información a partir de prácticamente de cero. Abajo: el mariscal de campo sir John Harding.


Orbis

intensa curiosidad. Cualquier soldado que se una al Cuerpo 'I' suele ser ascendido a soldado de primera después de varios meses de adiestramiento, tras lo que se espera que su ascenso a cabo y sargento sea rápido. El entrenamiento en el Cuerpo es extremadamente intenso y los novatos civiles han descubierto –para su espanto– que es básico un conocimiento de la función de infantería, como parte importante. La razón de esto es que el personal del Cuerpo 'I' no puede actuar con eficacia dentro de, por ejemplo, una formación de infantería a menos que sean soldados razonablemente competentes, independientemente de las misiones que se les encargue. Éstas van desde la actuación en una sala de operaciones hasta la vigilancia; de la organización de programas de seguridad personal a la participación en operaciones de reconocimiento lejano con fuerzas especiales; y de la persecución de agentes a la responsabilidad de la unidad de transporte.

Harding montó una organización completa por la que se podía pasar información

Cuando el mariscal de campo sir John Harding llegó como gobernador a Chipre el 3 de octubre de 1955, la administración colonial ya había demostrado ser incapaz de contener las actividades militares y políticas de la EOKA, Organización Nacional de Combatientes Grecochipriotas. A pesar de los crecientes signos de agitación, aún no se había montado la infraestructura de información necesaria para combatir con efectividad a los guerrilleros. Harding quedó horrorizado al saber que los códigos secretos se guardaban en una caja de seguridad en el retrete del gobernador. Decidido a utilizar las mismas tácticas que el general sir Gerald Templar había empleado en Malasia, Harding montó una organización completa por la que se podía pasar información a los militares y a la Rama Especial (SB) de la fuerza de policía. El general George Baker fue nombrado jefe de estado mayor y director de operaciones, y después se encargó al comisario Geoffrey White la dirección de la reorganización de la fuerza de policía.

Al principio, la férrea seguridad y la estructura celular de la EOKA, combinados con la dificultad del terreno, redujeron seriamente el éxito de las operaciones antiguerrilla. Con unos 1 000 activistas en potencia a su disposición, la EOKA no tenía intención de entablar una guerra abierta y se contentaba con llevar a cabo una serie cuidadosamente orquestada de ataques sobre objetivos militares y civiles. Además, los fuertes lazos de la EOKA con la Iglesia Ortodoxa proporcionaron a los guerrilleros casas seguras y escondrijos de armas en los monasterios repartidos por la isla. El ochenta por ciento de la población civil se negaba a cooperar con las autoridades y se declaró el Estado de Emergencia el 26 de noviembre de 1955.

El Ejército británico, tras reconocer que el espectro de la guerrilla sólo se puede combatir con una eficaz red de información, encargó al Cuerpo 'I' el trabajo de suministrarles los medios para lanzar una campaña "antiterrorista". Tras 1956, todos los arrestos, detenciones e interrogatorios de sospechosos, la infiltración en la EOKA de detractores y chipriotas probritánicos, y el descubrimiento de documentos de la organización, hicieron que las fuerzas de seguridad británicas pudieran infligir una serie de duros golpes a la trama rural y urbana de los guerrilleros. Aunque no consiguieron destruir la EOKA, el proceso de información restringió sus actividades hasta que, finalmente, se anunció el alto el fuego el día de Navidad de 1958.

Para ilustrar cómo funcionaba esta red de inteligencia durante la Emergencia de Chipre de 1955-59, veamos la organización de la unidad de Seguridad y Control de Viajes (TCS), compuesta por oficiales y suboficiales del Cuerpo 'I', y después una de sus operaciones.

Fotografía principal: El general George Grivas (extremo derecho) y otros guerrilleros de la EOKA, fotografiados en una de sus guaridas de montaña. Abajo: Una de las libretas en que figuraban los miembros más peligrosos de la EOKA.

En colaboración con el Ejército y la Policía, las misiones del TCS eran triples

Seguridad y Control de Viajes era una parte integral de cualquier operación antiguerrillera permanente, pues la función de diferenciar entre nacionalidades o beligerantes es esencial si las fuerzas de seguridad tienen que distinguir entre amigos y enemigos. Básicamente consiste en los medios para observar los movimientos hacia una zona concreta y, desde ella y, si es necesario, intervenir. En Chipre, se organizaron patrullas de aislamiento y de búsqueda de diversa intensidad en torno a pueblos, aeropuertos, puertos, ciudades y barrios. Tales métodos, al igual que el propio proceso de obtención de información, se elaboraban sobre la marcha y eran muy complejos, pues se empleaban los tres servicios además de la información de ultramar recibida de "agencias amigas". No basta con organizar patrullas navales o aéreas esporádicas respaldadas por detenciones y cacheos. Como oficial de inteligencia se debía tener la certeza de que la red de fuentes conocidas y secretas avisara con tiempo sobre cualquier amenaza potencial a la seguridad. ¿Cuándo se espera a un sospechoso o a un buque?, ¿Su lugar de salida?, ¿Hora de llegada? Era responsabilidad de uno tener las respuestas a estas preguntas mediante el estrecho control del proceso de información.

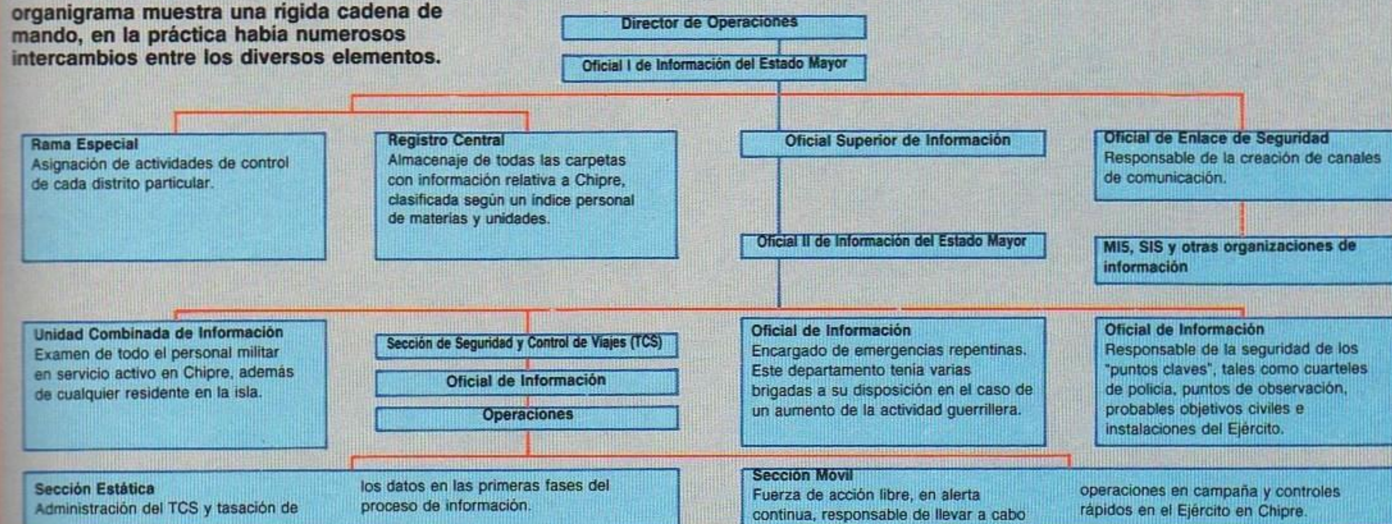
El 8 de julio de 1959, el TCS en Chipre se componía de 14 oficiales y 90 hombres de diversos empleos, además de cuatro funcionarios civiles. La unidad original había sido una ERE (establecimiento extrarregimental), pero bajo el mando de Harding se impuso la condición de que se empleasen tantos miembros del Cuerpo 1 como fuese posible. Todos los oficiales y sargentos del TCS tenían que ser miembros de aquél.

El cuartel general del TCS estaba situado en la comandancia de la policía en Thalassa, bajo el control del Director de Operaciones y estaba equipado con buenos canales de comunicación con el coronel de inteligencia y el oficial de enlace de seguridad (SLO). Dirigía y controlaba cinco destacamentos; el 51 (Móvil) basado en Nicosia y responsable de operaciones de disuasión a lo largo de la costa; el 52 de Famagusta; el 53 de Limassol; el 54 de Larnaca; y el 73, también destacado en Nicosia y responsable del control del aeropuerto civil.

En colaboración con el Ejército y la Policía, las prioridades del TCS eran triples. Había que impedir el contrabando de suministros y armas a la EOKA, vigilar los movimientos de las personas de la Lista de Sospechosos de Chipre y controlar la entrada en la isla de personas de la Lista Subversiva. Si salía a la luz alguna información referente a estas funciones,

Reorganización de la información, Chipre 1958

Durante la Emergencia de Chipre, la Sección de Seguridad y Control de Viajes operaba dentro de un sistema de información extremadamente flexible y eficaz. Aunque el organigrama muestra una rígida cadena de mando, en la práctica había numerosos intercambios entre los diversos elementos.



Keystone



Orbis

había que establecer contacto inmediatamente con el SLO y el SB. Además todos los viajeros que llegaban a Chipre procedentes de países "hostiles" (la República Arabe Unida, debido al apoyo tácito del presidente de Nasser a la EOKA, y cualquier país del bloque soviético) eran registrados.

Comienza la operación. A pesar de los tres años del Estado de Emergencia, las actividades de la EOKA mantenían siempre pendiente a la guarnición británica en Chipre. El Cuerpo 'I' debía mantener la vigilancia. Son las 09,30 horas en el cuartel general del TCS en Thalassa. El Director de Operaciones ha pedido una reunión urgente. El SLO explica que, según la información recibida de agencias "amigas", se espera que un *caique* (buque pequeño) llegue a Limassol con una carga de explosivos y munición. El *caique* no ha salido directamente de Atenas, ha recogido su carga en una de las incontables islas del mar Egeo. Su nombre es desconocido pero se cree que llegará en el día de hoy. Además, un sospechoso de ser guerrillero ha llegado a Nicosia en un avión procedente de Londres.

Aunque viaja con pasaporte canadiense, el hombre es de nacionalidad griega y está relacionado con el líder, coronel Grivas. Se teme que se planee un sabotaje o asesinato importante, pues el sospechoso tiene un amplio historial en demoliciones y atentados. El TCS debe descubrir al *caique* y al asesino.

El diario del oficial de control de seguridad en el aeropuerto civil de Nicosia tiene una anotación refe-


Keystone




Nigel Foster

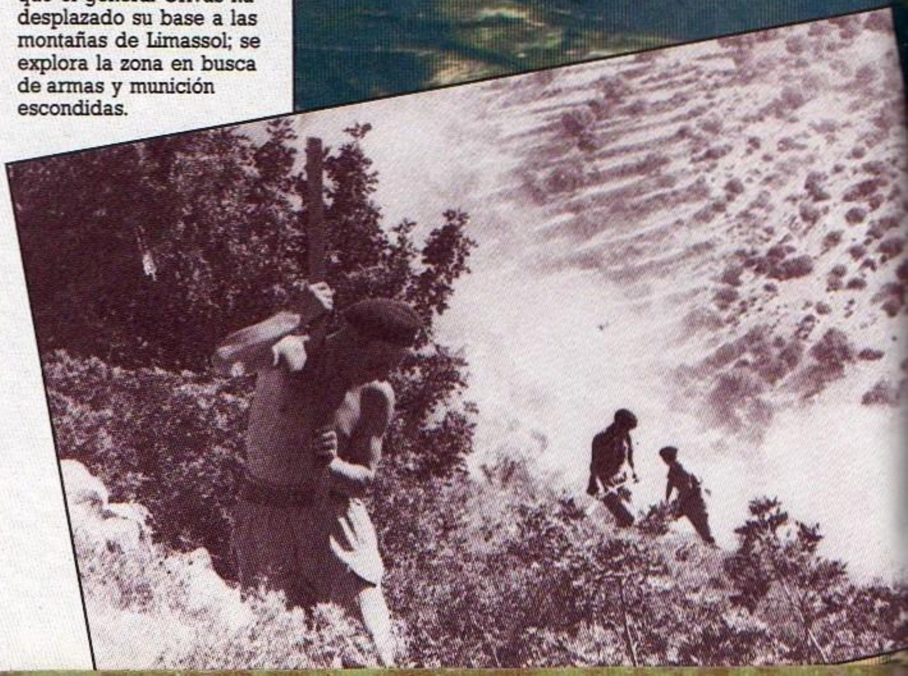
rente al sospechoso, fechada el día anterior. Un astuto oficial de inmigración se preguntó qué hacía un hombre de negocios canadiense en Chipre y se puso en alerta cuando le oyó hablar en perfecto griego con un acento continental. El sospechoso dio una dirección en Limassol y la Sección de Seguridad en Campaña 253, responsable de la zona de Limassol, fue alertada sobre la entrada de un posible sospechoso en su distrito. Se enviaron unidades militares y la 253 comenzó a sondear sus fuentes conocidas en la población civil. También se puso en contacto con la Rama Especial, puesto que cualquier operación a realizar tendrá que contar con las autoridades civiles.

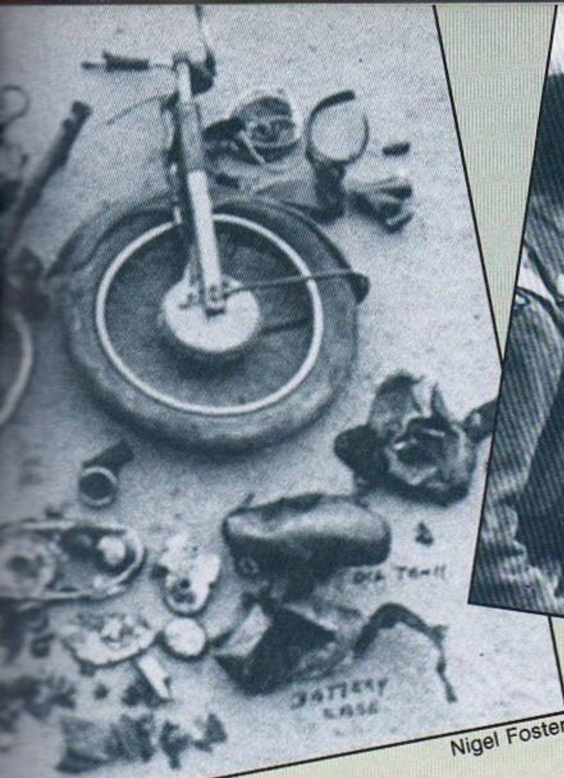
Mientras tanto, se consultó a las fuentes en la zona del muelle en un intento de verificar la información referente a la llegada del *caique*. Se encargó a la *Royal Navy* el suministro de detalles sobre todas las embarcaciones de este tipo que hubiesen llegado en las últimas 48 horas.

La dirección que dio el sospechoso existía. Aunque los ocupantes parecían ciudadanos honrados, los registros del Cuerpo 'I' revelaron que eran primos de un conocido activista de la EOKA y de un sacerdote ortodoxo que se había declarado abiertamente en favor del arzobispo Makarios, el líder político de la organización. Se aconsejó una incursión inmediata, una operación conjunta SB/TCS.

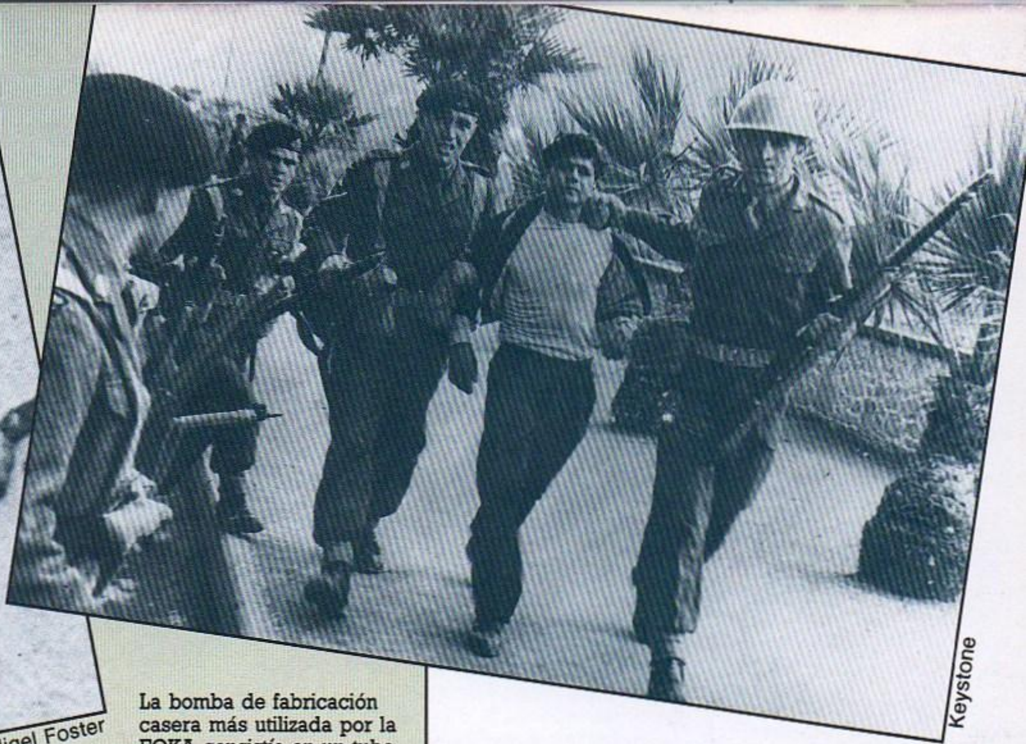
Dentro de la casa, una familia protesta y niega que ningún extranjero haya estado allí. Sin embargo, la 253 tiene un informador que vive en el otro lado de la calle. Aunque antes solía dar rienda suelta a su fantasía, ese hombre no dudó en describir a un tipo que, disfrazado de granjero local, dejó la casa por la mañana temprano en un viejo Ford. Con todas estas

Arriba, izquierda: Tras una emboscada de la EOKA contra una unidad del Ejército, los aldeanos de la zona son sometidos a cacheo. Abajo: Se rumorea que el general Grivas ha desplazado su base a las montañas de Limassol; se explora la zona en busca de armas y munición escondidas.





Nigel Foster



Keystone

La bomba de fabricación casera más utilizada por la EOKA consistía en un tubo de metal lleno de dinamita (izquierda), y los terroristas no tenían escrúpulos a la hora de utilizar escolares (arriba, derecha) para lanzar el artilugio. Incluso se instalaba una espoleta de cuatro segundos para que la víctima no tuviera tiempo de ponerse a cubierto. Arriba, izquierda: Oficiales del Cuerpo 'I' han reconstruido esta motocicleta en un esfuerzo por descubrir al fabricante de la bomba. Sus conclusiones serán utilizadas como prueba forense. Tras la operación *"Pepperpot"* en junio de 1956, la EOKA se vio obligada a abandonar sus bases en las montañas Troodos (abajo).

pistas, el TCS calculó que su destino era uno de los monasterios ortodoxos situados en las montañas de Troodos, al sudoeste de Nicosia. No todos los monjes eran necesariamente simpatizantes de la EOKA y, de vuelta al cuartel general del TCS, los oficiales de inteligencia calcularon que sólo hay tres monasterios a un día de camino de Limassol que pueden ser considerados por completo como refugio de guerrilleros de la EOKA. Se decidió hacer una incursión en cada uno, tras establecer puestos de observación (PO) en el caso de la salida apresurada del sospechoso una vez que descubriese que había demasiado movimiento de tropas en la zona.

Mientras tanto, la búsqueda del *caique* llegó a una conclusión satisfactoria. Sólo seis barcos de ese tipo habían llegado a Limassol desde un lugar de salida no chipriota y, de ellos, cuatro estaban pilotados por simpatizantes de la EOKA, muy conocidos por el TCS. Sobre el supuesto de que una carga tan importante sería confiada a una embarcación de aspecto inocente, se decidió realizar un examen de las dos restantes, pero sólo por encima. Si alguno de los dos *caique* llevaba explosivos, se esperaba que el hecho de superar el registro haría que la tripulación se confiase a la hora de descargar, ya sin obstáculos. Sin embargo, tan pronto como vieron a la patrullera acercarse a la segunda embarcación, arrojaron apresuradamente gran parte de la carga por la borda. Aun así, había cantidades suficientes de literatura subversiva a bordo para arrestarlos y al día siguiente los buceadores de la *Royal Navy* intentarían recuperar la carga abandonada.

A las 18,00 del día siguiente, se habían instalado los PO cerca de los tres monasterios y la RAF había suministrado helicópteros para transportar a las unidades del Ejército que iban a realizar las incursiones. El Cuerpo 'I' fue el "brazo activo" de los militares mediante la información necesaria; los soldados esperaban listos para la operación. Aunque la vigilancia del primer monasterio no condujo a nada, uno de los PO informó sobre tres hombres que salían del segundo y se adentraban en las montañas en un viejo Ford. Inmediatamente, se llevó en helicóptero a un pequeño destacamento de infantería para iniciar el bloqueo de la carretera, mientras que otros fueron desplegados para cubrir los flancos de los sospechosos. Al ser localizados, los tres hombres se sorprendieron tanto que apenas ofrecieron resistencia.

Aunque los tres estaban en la "lista negra", el principal sospechoso parecía haberse desvanecido en el aire. La búsqueda continuará y se ejercerá la suficiente presión como para que el asesino abandone su trabajo. Si así sucede, ésta habrá sido la última vez que las autoridades británicas oigan algo sobre él.

De vuelta en Nicosia, el Cuerpo 'I' tiene otro problema en manos: un escolar ha sido detenido mientras arrojaba una bomba casera. En lugar de la espoleta de retardo de 12 segundos usual, este explosivo estaba equipado con una de cuatro segundos. Preguntas: ¿de dónde vino la bomba?, ¿es esto trabajo de algún guerrillero conocido? Puesto que uno de los principales informantes del Cuerpo 'I' ha recibido un tiro por la espalda, ¿podrán anticiparse el Ejército y la Policía al próximo atentado con bomba? ¿Quién o qué será el próximo objetivo de los guerrilleros y cuál será el mejor modo de combatir su estrategia? Estas son preguntas que se hará el jefe de Estado Mayor al día siguiente; de algún modo, el Cuerpo 'I' tendrá que dar con las respuestas correctas.



Camera Press

CAPITÁN DE CORBETA PATRICK DALZEL-JOB

La relación de Patrick Dalzel-Job con Noruega comenzó antes de la II Guerra Mundial. Entre 1936 y 1939, convencido que la costa noruega tendría gran importancia en caso de guerra, marchó con su propia goleta a la costa, donde estudió las caletas y envió sus trabajos al Almirantazgo. Al estallar la guerra en 1939, dejó la goleta en Noruega y volvió a Gran Bretaña. En abril de 1940, cuando aún era alférez de navío de la Armada, Dalzel-Job marchó con la Fuerza Expedicionaria británica al norte de Noruega, donde los noruegos resistían a pie firme frente a los invasores alemanes. Fue el primer hombre que desembarcó en Harstad, en la isla de Hinnöy. Gracias a sus conocimientos sobre la costa y el idioma, organizó el desembarco de 6 000 soldados con grandes buques pesqueros locales y algunos destructores. Seguidamente, dirigió amplios movimientos de tropas por la costa cercana a Narvik con el empleo de flotas pesqueras dispersas para reducir su vulnerabilidad a ataques aéreos. De este modo transportó en total casi 15 000 soldados y unos 4 000 refugiados sin ninguna pérdida. Su cautela resultó estar justificada cuando, en contra de sus consejos, se utilizó el transporte de tropas *Chrobry* para llevar hombres al sur: fue hundido y hubo numerosas bajas, incluido el oficial en jefe de la Guardia Irlandesa. El 28 de mayo los Aliados tomaron Narvik. Dalzel-Job comprendió que la *Luftwaffe* volvería para bombardear y, sin mediar órdenes, organizó la evacuación de mujeres y niños a las islas vecinas. La *Luftwaffe* causó considerables daños en Narvik y el rey de Noruega, Haakon VII, reconoció la actuación de Dalzel-Job con la Cruz de la Orden de San Olaf.



En 1942, las torpederas aliadas cruzaron el mar del Norte para atacar a los convoyes de mercantes alemanes en los canales noruegos.

Tras la retirada aliada de Noruega en mayo y junio de 1940, el capitán de corbeta Dalzel-Job pensó varias



veces en la manera de encontrar una forma de regresar y atacar a las fuerzas de ocupación alemanas. La mejor pareció ser la de operar con las lanchas torpederas (MTB) en las rías noruegas y utilizar depósitos de combustible y abrigos ocultos en los fiordos rocosos. Aunque en 1940 no había muchas torpederas disponibles y su autonomía estaba restringida por su tamaño y capacidad de combustible, Dalzel-Job pensaba que esto se podría haber hecho ya en los primeros días de la ocupación alemana. La idea había sido considerada como impracticable por las autoridades navales británicas y la flotilla noruega amarrada en Dover tenía muy pocas esperanzas de regresar a luchar en Noruega.

Por consiguiente, durante dos frustrantes años Dalzel-Job sirvió en un mercante artillado en el Atlántico Sur, de patrulla por el océano y observando impotente cómo los integrantes de los convoyes caían uno a uno bajo los torpedos de los *U-boote* alemanes. Por fin, en junio de 1942, cuando su buque sufrió una remodelación en el Clyde para servir en Extremo Oriente, recibió la orden de que se presentara en el Almirantazgo, en Londres. Se sintió como un condenado a muerte con la pena conmutada. Se le envió a una lancha Fairmile que operaba en las cercanías de Kirkwall, en las Orcadas, presumiblemente para que obtuviera experiencia práctica en operaciones con las Fuerzas Costeras en las aguas nórdicas. Luego, a



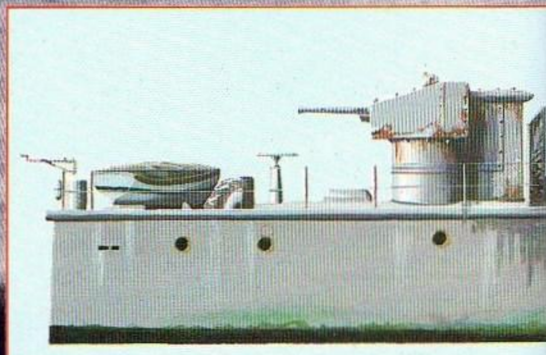
finales de junio, fue asignado al estado mayor del almirante sir Lionel Wells, que era el comandante en jefe de las Orcadas y Shetland, y en Lyness comenzó a ver qué era exactamente lo que se esperaba que hiciera. Tenía que reunir toda la información posible sobre la costa occidental de Noruega, tarea ardua que le llevó siete meses, en los que llegó a trabajar hasta 80 horas a la semana.

Entretanto, en Londres, poco después del costoso desembarco en Dieppe, fue citado en setiembre por lord Louis Mountbatten, quien recientemente había sido nombrado jefe de las Operaciones Combinadas. Mountbatten le explicó que le habían escogido para que realizara operaciones especiales con las MTB en Noruega y que dependía ahora de él convertirlas en un éxito. Se llevarían comandos en las ocho MTB pesadas, de la nueva clase "D", de la flotilla noruega. Aunque estas lanchas eran realmente embarcaciones de poco porte (de unas 100 toneladas y armadas con dos tubos lanzatorpedos de 533 mm y piezas automáticas), habría que subsanar muchos problemas si tenían que cruzar el mar del Norte y operar con éxito contra el enemigo en las aguas noruegas.

Estaba claro que las MTB no podían, posiblemente, encontrar un blanco, atacarlo y regresar a través del mar del Norte, todo ello en una sola noche. Las lanchas deberían permanecer cerca de la costa noruega –si fuera necesario durante varios días y varias noches– hasta que avistaran un blanco adecuado. Se podía incrementar su autonomía al instalar grandes cantidades de combustible de alto octanaje sobre la cubierta, pero incluso así la distancia desde sus bases en Lerwick, en las islas Shetland, hasta la costa noruega era de unas 200 millas náuticas y en mar abierta la mejor de las MTB podía conseguir unos 15 nudos.

Asimismo, la meteorología también podía obstaculizar el regreso a la base. Una de las peores experiencias con el mal tiempo ocurrió cuando una MTB tuvo que enfrentarse a una galerna de fuerza nueve procedente del noroeste durante toda la travesía por el mar del Norte y sufrió roturas en no menos de 13 de sus cuadernas laminadas. Las condiciones a bordo fueron aterradoras. Sin embargo, afortunadamente la gran pericia del oficial meteorológico de la flotilla, teniente de navío de la rama especial George Westwater, hizo que este tipo de experiencias fueran bastante raras en la historia de la unidad.

Las primeras salidas de las MTB hacia Noruega se produjeron en noviembre de 1942. El teniente de navío Prebensen, con un grupo, hundió dos buques de poco porte en el puerto de Askvoll, al norte de Sognefjord. Sin embargo, lo más importante es que se descubrió que la gran MTB podía penetrar en los estrechos fiordos interiores con facilidad y que podían permanecer escondidas con bastante seguridad durante el día. El teniente de navío Ola Andresen



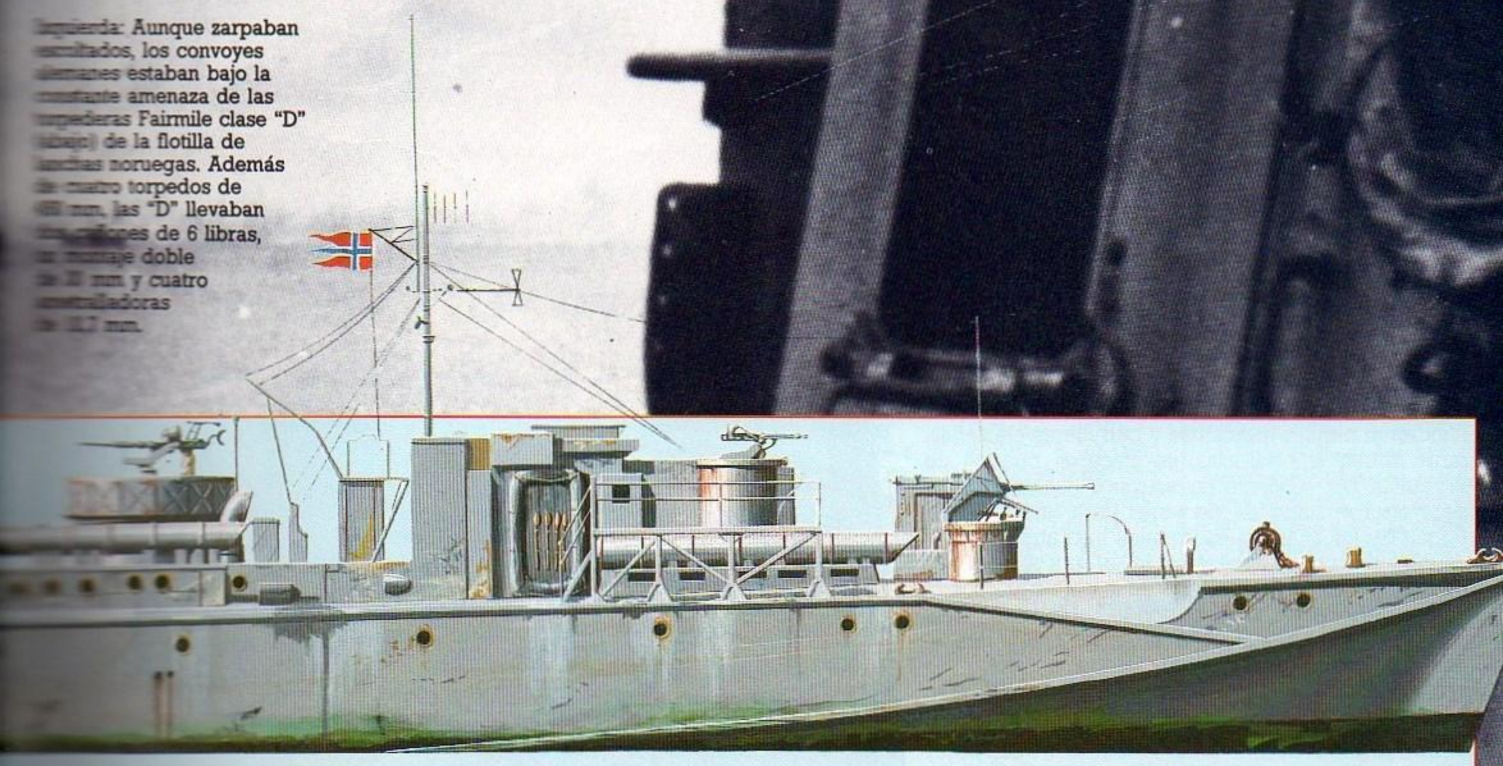
Orbis

CORSARIOS DEL FIORDO

anció sus dos embarcaciones en el Fröjsjöen y, al ser obligado a salir de su "guarida" por una tormenta, pasó por delante de una batería artillera alemana en la isla de Bremanger, a plena luz del día y a una distancia de una milla y media, con la bandera noruega en el mástil. Los alemanes no notaron absolutamente nada; la simple idea de que una lancha torpedera enemiga se "paseara" por aquellas aguas no entraba en sus cálculos.

Todas las unidades noruegas regresaron sin daños a la base y esto envalentonó aún más a Dalzel-Job. El período de mayor oscuridad del año se aproximaba y las MTB comenzaron a navegar hasta Noruega cuando el tiempo y la luna les fueron propicios. No había dos operaciones iguales, pero el procedimiento en

Izquierda: Aunque zarpaban escoltados, los convoyes alemanes estaban bajo la constante amenaza de las torpederas Fairmile clase "D" (abajo) de la flotilla de lanchas noruegas. Además de cuatro torpedos de 458 mm, las "D" llevaban dos cañones de 6 libras, un montaje doble de 20 mm y cuatro ametralladoras de 12,7 mm.







En noviembre de 1942, las torpederas MTB de la flotilla noruega, basada en Lerwick, en las islas Shetland, iniciaron una serie de incursiones contra las fuerzas de ocupación alemanas en Noruega. Las MTB operaban en el límite de su autonomía. Eran incapaces de realizar una incursión y volver en una sola noche, y a menudo se veían obligadas a permanecer escondidas en los canales y fiordos situados a lo largo de la costa de Noruega durante varios días.

general era ralentizar los motores y colocar silenciadores externos cuando pasaban cerca de la costa; luego se dirigían hacia sus guaridas –estrechas ensenadas, normalmente en islas– donde podían anclar dos embarcaciones juntas (hay muy poca marea en la costa occidental noruega). Se cubría a las lanchas con redes de camuflaje una vez que se habían amarrado y se instalaba un teléfono de campaña en la colina más cercana que dominara los canales del tráfico marítimo. Los comandos –aproximadamente una docena por cada grupo de embarcaciones en las operaciones normales– tomaban la isla y los tripulantes bajaban a tierra para esperar el avistamiento de los buques alemanes.

No se esperaba que cada patrulla de MTB tuviera éxito en Noruega, y muchas de las lanchas regresaron a Lerwick más o menos dañadas por las condiciones marítimas pero con poco más que informar. Sin embargo, uno tras otro, se consiguieron éxitos; se hundieron buques mercantes y patrulleras alemanas, otras fueron ametralladas, se atacaron puestos de vigilancia por sorpresa en acciones nocturnas y se secuestraron soldados alemanes para interrogarlos.

Una de las incursiones iniciales más ambiciosas y de mayor éxito se realizó en la tercera semana de enero de 1943. Se llevó a cabo en la isla de Stord, a la entrada de Hardangerfjord, donde había unas minas de piritas de relativo valor para los alemanes. Se utilizaron todas las MTB noruegas disponibles, tanto para desembarcar a los hombres en Sagvaag como para realizar acciones de diversión en otros lugares. Las principales de éstas se ejecutaron en Marstein, una isla rocosa con un faro y una batería costera, y en Lervik, en el extremo sudeste de Stord.

La incursión sobre Sagvaag demostró la eficacia del espíritu de cooperación entre los tripulantes noruegos y los comandos, que estaban mandados por un oficial sudafricano de los *London Scottish*, el comandante Ted Fynn. La maquinaria de la mina de piritas fue destruida con explosivos y el muelle torpedeado, se hundió un buque enemigo y se capturó a tres soldados alemanes que fueron llevados a las Shetland. Sólo murió uno de los atacantes y no se perdió ninguna MTB, que ni tan siquiera fueron dañadas seriamente.

Otra salida de mucho éxito, procedente de las Shetland, se realizó a finales de la estación, durante la primera semana de junio, cuando en la latitud 60° Norte apenas había oscuridad protectora incluso a medianoche. El teniente de navío Tamber, oficial mayor de la flotilla noruega, llevó sus dos MTB (mandadas por los tenientes Prebensen y Bögeberg) a Krossfjord, el acceso meridional más ancho del canal de Bergen. Ambas embarcaciones anclaron y se camuflaron en la costa sudoeste de una isla muy pequeña denominada Traelsöy.

A la tercera noche avistaron un buque alemán de 8 132 toneladas, el *Altenfels*, que se dirigía al sur con un dragaminas de clase "M" como escolta. Las lanchas de Tamber dejaron la costa rocosa y navegaron hacia el extremo sudeste de la pequeña isla; cuando entraron en el fiordo abierto, las dos fuerzas se encontraron frente a frente a una distancia de unos 650 m. El *Altenfels* fue alcanzado por dos torpedos y se hundió en menos de un minuto, mientras que se entablaba un duelo artillero entre el buque escolta alemán y las MTB noruegas, duelo al que pronto se unieron tres baterías costeras alemanas y los cañones de otra patrullera enemiga.

Puesto que la misión se había cumplido, las lanchas noruegas se desplazaron a toda velocidad desde la


Lt Comm. P. Dalzel-Job


Lt Comm. P. Dalzel-Job

isla a mar abierto y regresaron a Lerwick con muy pocos daños. Las bajas noruegas de aquella noche habían sido dos muertos y cinco heridos, incluidos Tamber y Prebensen. En el hundimiento del *Altenfels* perdieron la vida 34 marineros, y las autoridades navales alemanas quedaron muy sorprendidas del inesperado ataque de las MTB en una época tan próxima al verano.

En el otoño de 1943 Dalzel-Job fue elegido para participar en una operación de un tipo diferente. Se había propuesto que una MTB británica llevara equipos de Chariot (torpedos tripulados) para que atacaran los estrechos noruegos. Puesto que las incursiones exigían la búsqueda de blancos, el plan operacional suponía que se instalara un observatorio sobre un puerto importante con una radio, mientras que una MTB se escondía y esperaba en una de las islas cercanas a la costa.

El fondeadero elegido fue Askvoll, un puerto situado a 100 km al norte de Bergen, en la principal ruta de navegación alemana. Era empleado de forma frecuente pero irregular por grandes convoyes enemigos. Dalzel-Job tenía que desembarcar en la cercana isla de Atleö, tras lo que debía escalar a unos 600 m de altitud para buscar un punto de observación sobre el fiordo. Parte de su tarea era averiguar la naturaleza de las defensas de Askvoll, pues el espionaje británico sabía que había redes antisubmarinas y al menos una batería costera en el área. Dalzel-Job desembarcaría de uniforme y tendría que evitar todo contacto con los civiles noruegos por su consideración y por las minas. Puesto que se desconocía el movimiento de los convoyes enemigos, se le proporcionó suministros para una estancia de al menos una semana en la isla.

El 14 de octubre de 1943 zarpó la MTB británica, con dos torpedos y sus tripulantes. Hora y media antes de la medianoche, la embarcación llegó al punto más bajo de la costa, que era la extremidad occidental de Atleö. Allí desembarcó Dalzel-Job en un pequeño bote, y poco después tanto éste como la MTB desaparecieron y Dalzel-Job quedó completamente solo. Fue muy duro para él caminar sobre los cantos rodados y la maleza con un pesado transmisor, y no llegó a su punto de observación hasta las 17,00 horas del día siguiente. Allí camufló el transmisor y comprobó su equipo para la larga espera. Si todo iba bien, como se suponía, la MTB estaría para entonces anclada entre las rocas de Vaerö, a unos 12 km al oeste de Atleö. En un momento predeterminado, transmitió la letra "N", que significaba "nada que informar". Con gran prontitud la respuesta llegó a sus auriculares: todo iba bien.

Aquel fue su último contacto con la MTB. Cuando al atardecer del 16 de octubre informó que un convoy había anclado en Askvoll, no recibió respuesta. Al amanecer del día 17 vio que el convoy se dirigía hacia el sur a través de la estrecha abertura de Krakhellesund antes de llegar a la entrada de Sognefjord. Ningún buque volvió a entrar aquel día y el informe de Dalzel-Job del atardecer tampoco recibió respuesta. Para entonces, perdido el contacto durante dos días, esperó realizar una cita de emergencia en la cala de Tevik a las 22,00 horas de aquel día. Aunque la naturaleza rocosa del terreno hacia aquello imposible, afortunadamente tuvo una visión lo bastante clara del mar durante el descenso como para comprobar que no había ninguna MTB en la vecindad.

Los días siguientes, el 18 y 19 de octubre, los pasó escondido cerca del lugar de la cita, donde observó y anotó el tráfico marítimo enemigo. Aproximadamente a las 15,00 horas del día 19, un fuerte ruido que iba en *crescendo* le sacó de su ensimismamiento; un caza alemán apareció repentinamente sobre la cima de la colina para descender hacia el lugar en el que se encontraba escondido Dalzel-Job. Después un segundo caza llegó desde otro extremo e hizo una pasada tan baja que su sombra pasó por delante del agujero. Luego hubo un momento de silencio y más tarde ambos cazas se lanzaron contra él varias veces. Esto



Lt Comm. P. Dalzel-Job

Izquierda: Dalzel-Job tenía una buena panorámica del puerto de Askvoll y su tráfico de mercantes desde su punto de observación en la isla de Atleö. Abajo, izquierda: Desde su escondite, cerca del punto de reunión de emergencia en la cala de Tevik, podía fotografiar todos los buques que pasaban. Derecha: Una patrullera alemana de la clase "M" es observada desde lo alto de una colina por un miembro de la fuerza de comandos de las torpederas mientras explora la costa en busca de unidades de ataque aliadas. La segunda fotografía (abajo), tomada minutos después, muestra una lancha noruega que desaparece en una caleta rocosa. La costa noruega ofrecía muchos escondrijos de este tipo, y para los alemanes era imposible investigarlos todos.

OPERACIONES VP

Los alemanes aprovecharon la neutralidad de Noruega durante los primeros meses de la II Guerra Mundial e hicieron que sus buques navegasen por los canales interiores noruegos sin la amenaza de las fuerzas aliadas. Tras la ocupación alemana de Noruega en 1940, hicieron todo lo posible por defender la costa y se instalaron baterías artilleras, reflectores y campos de minas en todas las entradas que podían admitir grandes buques. Sin embargo, la flotilla de lanchas noruegas conocía unas 20 entradas de canales menores que estaban indefensas, a excepción de ocasionales puestos de vigilancia. Los alemanes tenían pocos o ningún radar en la costa, pero para las torpederas que realizaban operaciones VP (como se llamaba a las incursiones en los canales interiores) era esencial acercarse en la oscuridad para no ser vistas por observadores en la costa o por aviones de reconocimiento. Por otro lado, era imposible identificar la entrada correcta en la oscuridad a menos que la Luna saliese por el horizonte. Al acercarse a Noruega con la Luna de frente, la silueta de las montañas se distinguía claramente mientras las embarcaciones se fundían con el mar plateado detrás de ellas. Si la Luna no estaba en la posición correcta, las condiciones dejaban de ser favorables y las operaciones resultaban peligrosas.

RESTRICCIONES OPERACIONALES

La participación de la Ejecutiva de Operaciones Especiales (SOE) y el Servicio Especial de Información (SIS) en el área noruega iba a ser causa de gran frustración entre los hombres implicados en las operaciones VP. La flotilla de torpederas noruega solía estar pendiente de una operación que se le había prometido para luego tener que mantener sus embarcaciones en puerto por un edicto impuesto por el SOE. El hecho de que el SOE pareciera no conseguir nada de gran valor militar en Noruega sólo sirvió para alimentar el resentimiento de las fuerzas noruegas. Además, ocultos en distintos lugares de la costa, estaban los agentes del SIS con una única misión que cumplir: informar por radio a Londres si veían algún buque alemán importante. Estos valientes espías eran considerados vitales para la información naval aliada y no se permitía ninguna acción militar si había la menor sospecha de que aquélla provocaría una exploración de la zona del espía. Los datos aportados por el SIS eran considerados por la Información Naval tan importantes que nunca se los pasaron a la fuerza de torpederas, cuyos oficiales creían, de modo incomprensible, que, por ser la única fuerza aliada que realmente luchaba contra los alemanes en la costa noruega, debían recibir toda la información disponible sobre el enemigo.

duró casi media hora y luego los primeros buques de un convoy enorme y fuertemente escoltado aparecieron en el canal con rumbo norte. Dalzel-Job pensó que los cazas habían realizado pasadas de rutina por delante del convoy.

A las 23.00 horas miró su reloj. Dos patrulleras alemanas habían rondado cerca de el punto donde se encontraba aquella tarde, pero para entonces ya se habían ido. Sin embargo, en el interior de la isla de Skumsö y aproximadamente a unos 2 km desde donde se encontraba Dalzel-Job, había dos luces brillantes que lo cegaron cuando miró con los binoculares y no pudo descubrir de qué se trataba.

Aproximadamente dos horas más tarde, Dalzel-Job se dio cuenta de la presencia de un ruido persistente pero débil que gradualmente se convirtió en una vibración rítmica. Apareció una sombra que creció hasta tornarse una silueta familiar. De su lateral salían a borbotones cuatro blancos surtidores de agua: era una MTB de la clase "D". Mostró una luz como breve señal de reconocimiento y enseguida la lancha se dirigió hacia el acantilado rocoso donde permanecía Dalze-Job, hasta que la resplandeciente proa surgió ante él. Voces noruegas le preguntaron en susurros su nombre y se le lanzó un cabo. Dalzel-Job subió a bordo con su mochila a cuestas y la MTB regresó a aguas profundas. Se trataba de la *MTB 626*, al mando del teniente de navío Bögeberg, un viejo amigo de Dalzel-Job, que se sorprendió de verlo. Le preguntó sobre las luces que se veían cerca de Skumsö, pero Dalzel-Job sólo pudo responderle que no sabía qué eran y que no estaban allí la noche anterior.

Cesaron las conversaciones y la lancha lanzó sus dos torpedos contra el buque anclado

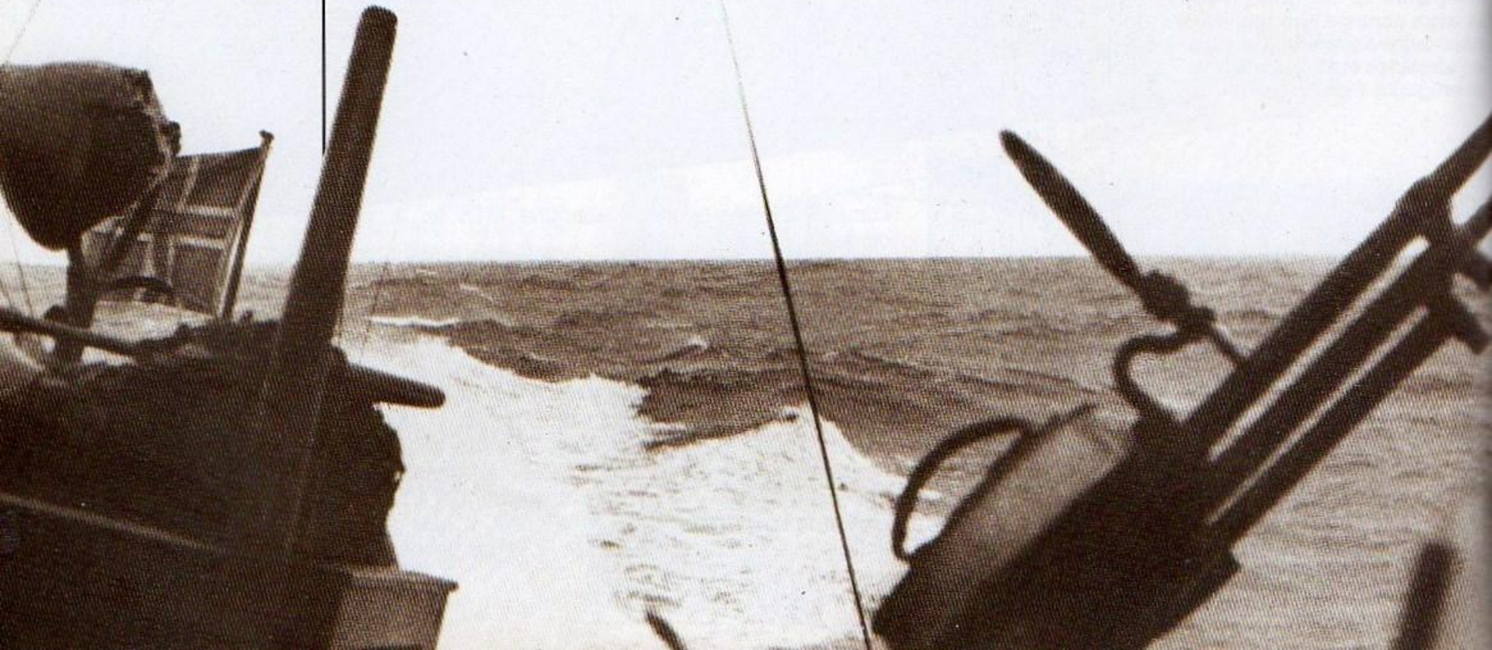
La noche era muy oscura y el único sonido que se escuchaba era el murmullo de los motores de la embarcación, pero cuando se acercaron a Skumsö pudieron ver las líneas de un mercante de grandes dimensiones anclado bajo las luces. Cesaron las conversaciones y la MTB lanzó sus dos torpedos contra el buque inmóvil. Después de medio minuto surgió una enorme columna de agua hacia el cielo nocturno y en ese mismo momento un buque de escolta alemán cercano a la costa abrió fuego de ametralladora sobre la MTB.

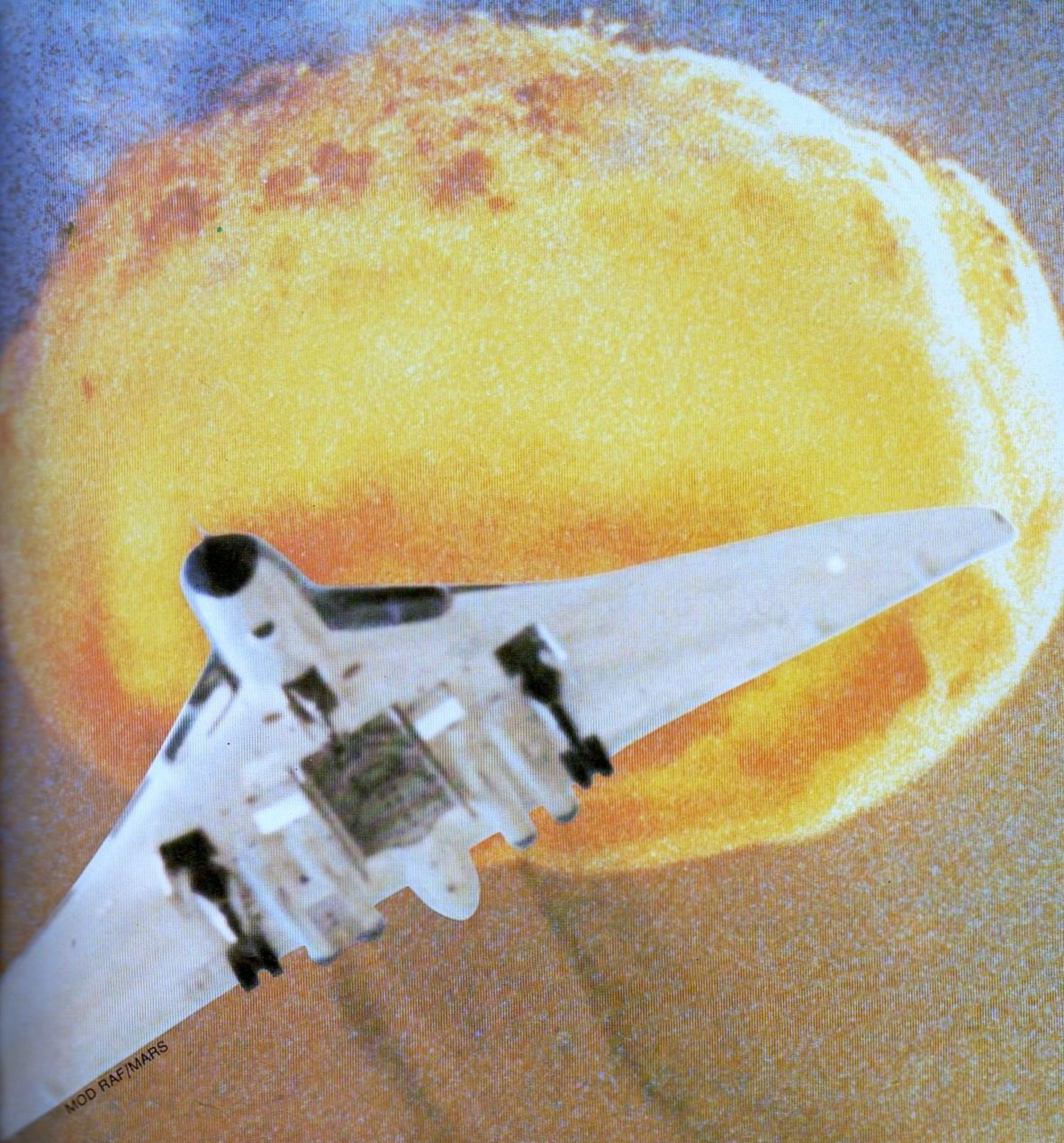
Los cañones y ametralladoras de la MTB respondieron al fuego y las trazadoras iluminaron la oscuridad de la noche. La *MTB 626* dio un brinco bajo los pies de Dalzel-Job y los 4 000 hp de sus motores rugieron para llevarla a mar abierto, más allá de las islas. A popa quedaba la sombra del mercante, que comenzaba a hundirse lentamente, y los artilleros de la MTB hicieron callar sus armas con desgana. La única baja había sido un hombre herido levemente en un pie por una bala de ametralladora.

El teniente de navío Bögeberg no esperaba encontrar a Dalzel-Job en Atleö, pues la MTB que lo había desembarcado había tenido muy mala suerte. Mientras se hallaba en su refugio había aparecido un civil de la localidad que les alertó de la frecuencia de las patrullas de búsqueda alemanas en aquella área. Los oficiales británicos, que realizaban su primera incursión en aguas noruegas, no tuvieron forma de averiguar si ese hombre decía la verdad o no y decidieron abandonar Noruega el día 16. La MTB había sido avistada y atacada por aviones alemanes durante su travesía de regreso y, tras un fiero combate en el que se derribó un aparato enemigo, pudo llegar finalmente a un puerto escocés.

El regreso desde Atleö en la *MTB 626* fue el último contacto de Dalzel-Job con la flotilla noruega. Durante el año siguiente las MTB no consiguieron demasiados éxitos de importancia, pero durante el último invierno de la guerra las lanchas torpederas noruegas que operaban desde las islas Shetland llegaron a alcanzar un ritmo de tres hundimientos al mes que culminarían con la destrucción del submarino alemán *U-637*, dos semanas antes de que finalizara la contienda en Europa. Para entonces, las MTB noruegas habían efectuado 152 travesías en el mar del Norte y hundido 25 buques. Su éxito no debe medirse exclusivamente por la cantidad de hundimientos, sino porque su constante presencia en las costas noruegas fue una fuente de preocupaciones y ansiedad para las autoridades alemanas en la región. En los dos años y medio de patrullas, las bajas noruegas fueron de 18 muertos y 50 heridos. El mar y el tiempo fueron a veces tan peligrosos como los cañones alemanes: fue una prueba adecuada para los valientes hombres del norte.

Con la bandera noruega en el asta de popa la *MTB 626*, mandada por el teniente de navío Bögeberg, lleva a Patrick Dalzel-Job a casa tras su fructífero ataque con torpedos contra un mercante alemán cerca de la isla de Skumsö, el 20 de octubre de 1943. El arma que aparece en primer plano es una de las ametralladoras Vickers de 12,7 mm montadas a cada lado del puente.





FUERZA "V"

La revolucionaria Fuerza "V" se creó en la más pura tradición de la RAF y con el fin de responder a la amenaza de un ataque preventivo soviético.

Con la llegada de las armas atómicas en 1945, la fuerza de bombardeo estratégico de la *Royal Air Force* (RAF) británica experimentó una fase de desarrollo muy dinámico en los años inmediatos a la posguerra. En 1947 el Ministerio del Aire británico definió los requerimientos básicos para una nueva generación de bombarderos: debían estar impulsados por cuatro motores a reacción y tendrían que ser capaces de llevar armas atómicas. En 1952 Gran Bretaña se convirtió en potencia nuclear y durante los tres años siguientes la RAF formó una fuerza de tripulantes y de técnicos altamente adiestrados cuya tarea consistía en utilizar los elementos de disuasión nuclear del Reino Unido, la Fuerza "V". Su nombre se derivaba de la decisión de sir John Slessor, jefe del Estado Mayor del Aire y mariscal de la RAF, de designar a los nuevos bombarderos estratégicos como la clase "V" por sus poco corrientes alas en esta forma. Estos tres modelos eran el Vickers Valiant de ala en flecha, el Avro Vulcan de ala en delta y el Handley Page Victor de ala en cimitarra.

Desde el comienzo el nivel exigido a los tripulantes de la Fuerza "V" era extremadamente alto

El primero en entrar en servicio fue el Valiant, cuyo desarrollo se había acelerado con el fin de proporcionar un bombardero estratégico de tipo provisional mientras no estuvieran listos los diseños y desarrollos de los más complejos Vulcan y Victor. De hecho y, a pesar de todo, el Valiant demostró ser un diseño fructífero y realizó una contribución significativa a las tácticas y técnicas requeridas para la forma de combate en la que el mundo había entrado.

El primer Valiant de la RAF se entregó a la 232.ª OCU (Unidad de Conversión Operacional) en enero de 1955 en la base de Gaydon, Warwickshire, para que entrenase a los tripulantes para el primer escuadrón activo de bombarderos "V". El personal de los dos primeros cursos se integró en el 138.º Escuadrón, que se formó a las órdenes del comandante de ala R.G.W. Oakley el 8 de febrero de 1955. Desde el principio el nivel exigido a las tripulaciones de la Fuerza "V" fue extremadamente alto pero, a medida que crecía su experiencia, se relajó algo. Pese a todo, sólo se eligió a los tripulantes mejores y más seguros de la RAF para la conversión al Valiant, pues no se admitieron voluntarios. El comandante de un aparato necesitaba un mínimo de 1 750 horas de vuelo como primer piloto de otro bombardero (normalmente también cuatrimotor) y que su valoración como piloto estuviese "por encima de la media". Los copilotos tenían que tener al menos 700 horas como primeros pilotos en misiones operacionales previas y tener experiencia en el bombardero birreactor Canberra. Sin embargo, cualquiera que hubiese sido su experiencia anterior, no se elegía a ningún piloto para la Fuerza "V" que procediese directamente de las escuelas de vuelo. No obstante, como experimento, en 1957 se asignaron cuatro pilotos recién graduados como reactoristas a la 232.ª OCU como futuros copilotos de Valiant. Todos ellos realizaron la conversión sin dificultad, y por tanto, cada vez mayor número de copilotos de bombarderos "V" fueron elegidos directamente de los cursos de entrenamiento. Fue un cambio importante, pues la Fuerza "V" amenazaba con absorber a virtualmente todos los pilotos más experimentados de la RAF.

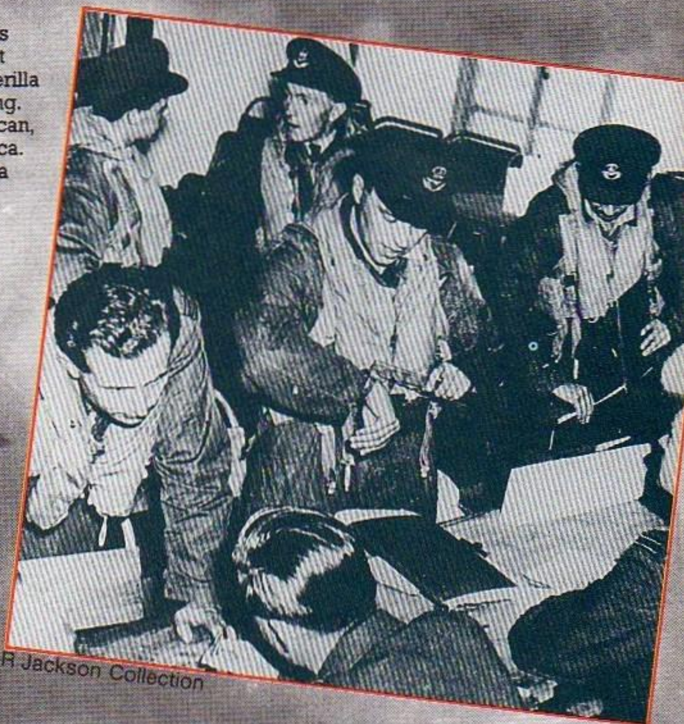
Además del piloto y el copiloto, los bombarderos "V" llevaban otros tres tripulantes. Éstos eran dos navegantes y un oficial de transmisiones, sentados lado a lado y orientados hacia la popa, detrás de los pilotos. Todos los bombarderos "V" tenían pequeñas cabinas presionizadas para los cinco tripulantes y, además de los problemas inherentes al incómodo alojamiento en los vuelos prolongados, la posición de los tripulantes de la cabina trasera era extremadamente claustrofóbica. Al contrario que los pilotos, los tres especialistas no estaban provistos de asientos lanzables. Por consiguiente, si ocurría una emergencia a baja cota tenían muy pocas oportunidades de abandonar el aparato a tiempo. Esta desventaja quedó trágicamente de manifiesto en octubre de 1956, cuando uno de los primeros Vulcan, que se aproximaba al aeropuerto de Heathrow con escasa visibilidad, se estrelló al final de un viaje de buena voluntad transoceánico. Los dos pilotos (uno de ellos era el comandante en jefe del Mando de Bombardeo, sir Harry Broadhurst) se pusieron a salvo con sus asientos lanzables, pero los tres especialistas murieron. Ante tal circunstancia, el comandante del aparato tuvo que decidir entre salvarse a sí mismo o quedarse en el bombardero en un intento de ayudar a escapar a su tripulación. Sin embargo, el punto de vista oficial era que se usara el asiento lanzable, como último recurso, incluso si ello significaba el abandono a su suerte de sus camaradas.

Las tareas de los dos navegantes se dividían entre la navegación pura, y la gestión del complejo radar del Sistema de Navegación y Bombardeo (NBS). Para


R Jackson Collection


Popperfoto

Derecha: De regreso al aeródromo de Luqa, los tripulantes de un bombardero Valiant dan novedades de la misión. Izquierda: El comandante de ala Rupert Oakley, del 138.° Escuadrón, desciende por la escalerilla del primer Valiant llegado a la base de RAF Wittering. Fotografía principal (de izquierda a derecha): El Vulcan, el Valiant y el Victor, el trío de la Fuerza "V" británica. Página 1701: El Avro Vulcan y el arma definitiva para cuyo empleo fue diseñado.


R Jackson Collection



Aunque las misiones de bombardeo de la RAF sobre Suez no consiguieron eliminar por completo los aeródromos enemigos, tres noches fueron suficientes para eliminar a la Fuerza Aérea egipcia de los cálculos de los comandantes francobritánicos.

OPERACION *"MUSKETEER"*

La Campaña de Suez, de octubre a noviembre de 1956, constituyó la puesta de largo operativa de los bombarderos Valiant de la RAF. En muchos sentidos, ésta fue una prueba desigual para la capacidad operacional del aparato, pues los ataques sobre Suez exigían bombardeos convencionales más que nucleares y las técnicas de ambos tipos de misión eran completamente distintas. Más aún, los Valiant llevaban en servicio menos de dos años y sus radares de navegación y de bombardeo no habían sido puestos a prueba del todo. En consecuencia, las misiones de bombardeo se tuvieron que llevar a cabo visualmente, mediante visores de bombardeo suplementarios extraídos de otros aviones. Se decidió actuar de noche a fin de que el trabajo de la Fuerza Aérea egipcia resultase lo más difícil posible. Se sabía que Egipto había recibido unos 100 cazas a reacción MiG-15 de la Unión Soviética.

Cuando comenzaron las hostilidades entre Israel y Egipto en la tarde del 29 de octubre, cuatro escuadrones de Valiant enviados desde sus bases en Gran Bretaña operaban desde el aeródromo de Luqa, en Malta. Eran el 148.°, 207.° y 214.° Escuadrones de Marham, y el 138.° Escuadrón de la base de RAF Wittering. Los Valiant fueron enviados la noche del 31 de octubre a atacar cuatro de los siete aeródromos egipcios más importantes. Su misión debía coincidir con un ataque similar con aviones Canberra que operaban desde Malta y Chipre. Los cuatro aeródromos serían bombardeados visualmente, con la ayuda de señalizadores lanzados por aviones Valiant y Canberra. Los Valiant, que bombardearon a alta cota, estaban mandados por el comandante de ala Rupert Oakley, oficial en jefe del 138.° Escuadrón, pero fue un Valiant del 148.° Escuadrón (cuyo emblema se muestra a la izquierda) el que lanzó las primeras bombas.

Los ataques sobre los aeródromos egipcios continuaron las dos noches siguientes; cuatro de los objetivos estaban en la zona del Delta y otros ocho en la del Canal. El reconocimiento fotográfico efectuado por los Canberra del 13.° Escuadrón demostró que los ataques de bombardeo a alta cota del 31 de octubre no habían sido especialmente eficaces con los aviones en tierra, de modo que los siguienes ataques se realizaron a baja cota. Aunque los pilotos de la Fuerza Aérea egipcia se llevaron muchos de sus aviones a la seguridad de Siria, los ataques aéreos destruyeron aproximadamente unos 50.

AVRO VULCAN

El prototipo del Vulcan, el Avro Tipo 698, hizo su primera aparición pública en setiembre de 1952, en el Festival Aéreo de Farnborough. El primer modelo de serie apareció en 1955 y, en 1956 el Vulcan entró en servicio en la RAF en la versión B.Mk 1. Las primeras experiencias demostraron la necesidad de mejoras aerodinámicas, lo que condujo al desarrollo del Ala Fase 2.

Se incorporaron varias modificaciones en el B.Mk 2, incluidos nuevos sistemas de control de vuelo. La reforma de las alas proporcionó mejores prestaciones en picado y de recuperación a gran velocidad. Para aliviar las dudas referentes a la seguridad del Vulcan, se instalaron cojines de asiento de inflado rápido en el compartimiento trasero para expulsar a los ocupantes fuera del avión de forma que se contrarrestase la fuerza de la gravedad.

El Vulcan B.Mk 2A estaba equipado con cuatro motores Bristol Olympus que le daban una velocidad máxima de 1 000 km/h y un techo de vuelo de 18 300 m. El alcance era de 7 400 km. Se instaló en la proa un radar de seguimiento del terreno además de un sistema de alerta radar pasivo situado en la parte delantera y en lo alto de la deriva. El armamento convencional comprendía 21 bombas de caída libre de 450 kg, y algunos de los bombarderos fueron equipados con soportes para misiles Sidewinder de autodefensa en mayo de 1982. Otras variantes del Vulcan incluían la SR.Mk 2A de reconocimiento marítimo y la K.Mk 2, una conversión cisterna de repostaje en vuelo.



Derecha: Pintado de blanco antirreflectante, el XL321 fue el primero de los Vulcan Mk 2 que entraron en servicio con el misil Blue Steel. Este avión pertenece al 617.ª Escuadrón, el famoso "Rompepresas". Abajo: Repostaje de combustible en vuelo visto desde el avión receptor.

El Mando Aéreo Estratégico norteamericano organiza un concurso anual de bombardeo en el que se premia con el Trofeo Mathis a los tripulantes más diestros en el bombardeo de precisión y la navegación. En 1974 una fuerza de aviones Vulcan recibió este honor, todo un tributo al alto nivel de los tripulantes de la Fuerza "V". Abajo, derecha: El Vulcan en vuelo.



R Jackson Collection





R Jackson Collection

Inferior (de izquierda a derecha): El 100.° Escuadrón, equipado con Victor, fotografiado tras ganar el Trofeo Minot, uno de los primeros premios de bombardeo y navegación de la RAF; varios Vulcan estacionados durante una Alerta de Reacción Rápida; la increíble cantidad de instrumentos que el especialista en electrónica debía atender.

la primera se reclutaba el personal entre los navegantes más experimentados y que anteriormente hubieran tenido por lo menos un destino operacional en los bombarderos Canberra. Los radaristas se entrenaban en la Escuela del Mando de Bombardeo en Lindholme, Yorkshire, y se esperaba que consiguieran no sólo un alto nivel en el empleo de su equipo de radar, sino que también poseyeran un conocimiento adecuado de su trabajo, de modo que, si fuera necesario, pudieran realizar tareas de mantenimiento en vuelo. Sin embargo, pronto quedó claro que gran parte del equipo electrónico del bombardero no era accesible en vuelo y desapareció gradualmente la necesidad de que los radaristas tuvieran que saber ingeniería electrónica. A medida que las tareas de los radaristas de navegación fueron más fáciles, las de los oficiales de transmisiones se complicaron. Originalmente, sus funciones eran básicamente las de un radiotelegrafista, pero cuando se puso de manifiesto la compleja naturaleza de los nuevos equipos electrónicos se prefirió un oficial especialista en ellos. Los primeros tuvieron que recibir cursillos de electrónica a nivel de graduado para prepararse en la utilización de la nueva gama de sistemas. No obstante, a medida que se incrementó la experiencia operacional se relajaron las exigencias. Más tarde esos tripulantes se especializaron en las técnicas de la guerra electrónica que exigía por entonces a la Fuerza "V" si se quería penetrar en las defensas enemigas y anular sus armas de defensa aérea guiadas por radar.

El 138.° Escuadrón, como primera unidad activa de los bombarderos "V", tuvo que realizar una enorme labor de desarrollo antes de que el Valiant fuera considerado eficaz operacionalmente. En julio de 1955 el escuadrón se trasladó de Gaydon a la base de RAF Wittering, Northamptonshire, donde realizó innumerables pruebas de vuelo con la Unidad de Desarrollo del Mando de Bombardeo. Entre éstas se incluyó la operación *"Too Right"*, el primer despliegue transoceánico de dos Valiant que llevaron el pabellón de la fuerza de bombarderos "V" de Gran Bretaña a Singapur, Australia y Nueva Zelanda. Sin embargo, las pruebas de empleo de armas nucleares recayeron sobre el 49.° Escuadrón. La primera evaluación se realizó sobre Maralinga, Australia del Sur, el 11 de octubre de 1956 y la ejecutó un Valiant mandado por el jefe de escuadrón Ted Flavell. Al año siguiente, el 15 de mayo de 1957, el oficial en jefe del 49.° Escuadrón, el comandante de ala K.G. Hubbard, dejó caer la primera bomba termonuclear británica sobre la isla de Navidad, en el océano Pacífico. Debido al mayor potencial destructivo de estas bombas sobre las anteriores de tipo "A", el Valiant de Hubbard tuvo que realizar complejas maniobras evasivas inmediatamente después de lanzar la bomba para que su aparato saliera ileso. Una de ellas fue un viraje a pleno régimen de 180°, seguido de la aplicación de potencia máxima a los motores. Si el Valiant debía alcanzar una distancia segura de 16 km para cuando detonara la bomba, toda la maniobra debía realizarse en menos de 50 segundos, sin margen de error. El comandante de ala Hubbard la llevó a cabo sin fallo alguno y fue galardonado con la Cruz de la Fuerza Aérea por su trabajo pionero.

Entre estas dos pruebas nucleares episódicas se produjo el bautismo de fuego del Valiant, durante la operación *"Musketeer"*, la desafortunada campaña de Suez. El primer Valiant que dejó caer bombas rompedoras en acción bélica, el 31 de octubre de 1956, estaba encuadrado en el 148.° Escuadrón de Marham, Norfolk, pero que operaba desde Luqa, durante la crisis de Suez. Posteriormente, un total de diez unida-



R Jackson Collection


British Aerospace/MARS



"BLACK BUCK"

Los ataques de los Vulcan de la RAF en las islas Malvinas, lanzados desde la base británica de Ascensión, implicaban trayectos de ida y vuelta de casi 12 800 km. La primera misión, cuyo nombre clave era *"Black Buck 1"*, se efectuó el 1 de mayo de 1982 contra el aeródromo de Puerto Argentino. Debido a la distancia existente, se necesitaron 10 aviones cisterna Victor para apoyar al único Vulcan que tomó parte en la acción. Mandado por el teniente de patrulla Martin Withers del 50.º Escuadrón, el Vulcan lanzó sus 21 bombas de 450 kg en sentido diagonal a la pista y utilizó para ello técnicas de bombardeo por radar. El objetivo fue bombardeado con eficacia y quedó inutilizado para los reactores de altas prestaciones. El Vulcan del jefe de escuadrón John Reeve efectuó un segundo ataque tres días después. Se suspendió una tercera misión debido a la adversidad del tiempo, y después los Vulcan centraron sus ataques en los radares de defensa aérea argentinos mediante misiles antirradiación AGM-45 Shrike. Aunque se abortó la primera de tales misiones a causa de un fallo en un avión cisterna, *"Black Buck 5"*, realizada el 31 de mayo, fue más fructífera y en ella se lanzaron dos Shrike. Durante el ataque del 3 de junio se lanzaron otros dos Shrike que destruyeron una estación de radar Skyguard enlazada con cañones antiaéreos. El teniente de patrulla Withers llevó a cabo la última misión *"Black Buck"*, el 12 de junio. Dos días después se rindieron las fuerzas argentinas en las Malvinas. En total, se habían realizado seis misiones.

des utilizaron el Valiant, incluida la OCU; además de misiones de bombardeo, los aparatos fueron adaptados para realizar otras de reconocimiento estratégico, guerra electrónica y repostaje en vuelo.

El segundo bombardero "V" que entró en servicio, el Vulcan, llegó a la 230.ª OCU de Waddington (Lincolnshire) a finales de 1956, y las dos primeras unidades operacionales equipadas con este tipo fueron los escuadrones 83.º y 101.º. El trío de bombarderos "V" se completó con la llegada del Victor, que entró en servicio con la 232.ª OCU en noviembre de 1957. El Escuadrón A de la unidad fue el responsable del entrenamiento de las tripulaciones de los nuevos bombarderos, mientras que el "B" continuaba su conversión operacional al Valiant. El 10.º Escuadrón se formó en Cottesmore, Rutland, como unidad de primera línea dotada con el Victor en abril de 1958. A principios de los sesenta entraron en servicio versiones mejoradas, tanto del Vulcan como del Victor, denominadas respectivamente Vulcan B.Mk 2 y Victor B.Mk 2, y la capacidad de la Fuerza "V" aumentó mediante la introducción del misil Blue Steel. En 1962 la Fuerza "V" había llegado al cénit de su eficacia, con unos 140 bombarderos en servicio agrupados en 17 unidades. Más de 100 de estos aparatos eran capaces de cualquier misión bélica al menor aviso.

En los períodos de tensión política, los bombarderos se dispersarían en grupos de cuatro

Con el fin de conservar su eficacia como arma disuasoria, la Fuerza "V" tenía que mantenerse en vigilancia constante ante la creciente amenaza de las fuerzas de defensa aérea de los soviéticos. Durante los primeros años de su existencia, la Fuerza "V" fue capaz de confiar en el gran techo de vuelo de sus bombarderos para evadir los misiles e interceptadores de la defensa enemiga. Al volar a cotas de 15 200 metros y superiores, los bombarderos "V" estaban más allá del alcance de la mayoría de los misiles y cazas soviéticos de finales de los años cincuenta. Cuando, a comienzos de los sesenta, empezaron a entrar en servicio nuevos sistemas de defensa soviéticos, las tripulaciones de los bombarderos tuvieron que evitar las áreas fuertemente protegidas y utilizar sus misiles superficie-aire Blue Steel para evitar sobrevolar los objetivos y, como último recurso, mediante la interferencia de los radares y transmisiones de las que dependía el enemigo para controlar sus fuerzas. Esta última capacidad fue la que llevó a la aparición de los especialistas en guerra electrónica entre las tripulaciones de bombardeo.

Sin embargo, los bombarderos "V" no sólo eran vulnerables en el aire. A medida que aumentaba el peligro de que sus bases fueran destruidas por ataques preventivos soviéticos se incrementaron las medidas para asegurar que los aparatos no fueran aniquilados en el suelo. Durante períodos de tensión política, los bombarderos podían dispersarse en grupos de cuatro en unos 20 aeródromos diseminados por toda Gran Bretaña. Allí podían mantenerse en QRA (*Quick-Reaction Alert*, alerta de reacción rápida), a la espera de la orden de despegue. Se estimó que la RAF podría recibir una alerta de sólo cuatro minutos ante un ataque con misiles balísticos de alcance medio (IRMB) de la Unión Soviética. Con todo, los bombarderos "V" podrían estar en el aire y en ruta hacia sus objetivos en la mitad de tiempo.

Tradicionalmente, las operaciones de bombardeo se han planificado mucho antes del despegue y se han dedicado muchas horas en prepararlas con las tripulaciones aún en tierra. Sin embargo, la Fuerza "V" era incapaz de operar de esta forma: el comandante en jefe del Mando de Bombardeo a finales de los años cincuenta, mariscal del aire sir Harry Broadhurst, estaba determinado a imbuir en sus tripulaciones algunas de las reacciones flexibles y rápidas de los pilotos de caza. Para lograrlo, Broadhurst decidió "conmocionar el Mando de Bombardeo mediante la incorporación de algunos pilotos de caza, como yo mismo." Uno de estos oficiales fue el vicemariscal del aire Kenneth Cross, quien en 1959 sucedió a Broadhurst como comandante en jefe. Pronto adquirió una espantosa reputación como un oficial al que sólo satisfacían lo mejor de todo, y en este aspecto era muy similar al legendario general Curtiss LeMay del Mando Aéreo Estratégico de EE UU. Otro piloto de caza que se unió al Mando de Bombardeo durante este período fue el capitán de grupo J.E. "Johnnie" Johnson, primer as de caza británico de la Segunda Guerra Mundial. Éste se convirtió en jefe de la base de Cottesmore y posteriormente fue trasladado al cuartel general del 3.er Grupo como agregado del Estado Mayor del Aire. Esta transfusión de sangre nueva pronto trajo sus efectos; en palabras de Broadhurst: "la nueva filosofía no tardará mucho en penetrar."

A finales de 1963, los elementos de defensa aérea de la Unión Soviética habían mejorado y aumentado de tal forma que la Fuerza "V" se vio obligada a


R Jackson Collection

alterar sus tácticas radicalmente para poder llegar a sus objetivos en caso de conflicto. Esto significó el descenso a baja cota una vez que el bombardero hubiera pasado el límite exterior de la cobertura de los radares soviéticos, tras lo cual la misión se efectuaba a unos pocos centenares de metros para que los radares quedasen anulados por la curvatura de la corteza terrestre y las interferencias de los ecos del suelo. Aunque estas tácticas podían evadir las defensas aéreas soviéticas de los años sesenta, que estaban pensadas para operar a cotas más altas, esto imponía una mayor tensión a los tripulantes de bombareros "V" y a sus aparatos. En contraste con el aire suave de la estratosfera, el vuelo a baja cota estaba sujeto a las ráfagas de viento, que no sólo imponían una mayor tensión a las células de los aviones, sino que también incrementaba la fatiga de los tripulantes y hacía disminuir su eficacia. El Valiant, el primero de los bombarderos "V", tuvo que ser retirado del servicio a finales de 1964 debido a problemas de fatiga de las células, castigadas por el vuelo a baja cota. En esas fechas el Valiant era para la OTAN una fuerza de ataque nuclear táctico, capaz de realizar misiones de reconocimiento estratégico y de repostaje en vuelo. Las dos primeras misiones pasaron a los Vulcan, mientras que los Victor asumían las dos últimas.

Tenían que estar cerca de sus aparatos, listos para subir a bordo al menor aviso

A mediados de los años sesenta la moral en la Fuerza "V" ya no era tan alta como lo había sido en los primeros años. La disuasión nuclear de Gran Bretaña se transfirió a los submarinos Polaris de la *Royal Navy* en 1969, y los Vulcan continuaron en misiones de ataque nuclear táctico asignados a la OTAN. A los tripulantes de la Fuerza "V" les pareció que se habían convertido en una organización olvidada, ya que la prensa no publicaba nada sobre ella tal y como había hecho con sus primeros éxitos. Incluso los requerimientos de la QRA de esa época aún exigían grandes sacrificios personales de los tripulantes. Durante períodos de 24 horas, y a veces más, tenían que permanecer en sus aparatos, dispuestos para despegar en el momento que se diera una emergencia, tanto de día como de noche. Era una tarea tediosa y exasperante. A pesar de estas tribulaciones, la Fuerza "V" mantuvo un alto nivel de eficacia. Ninguno de sus esfuerzos fue subestimado. Julian Amery, secretario de Estado para Asuntos Aéreos en 1960-62, les elogió de la siguiente forma:

> "Son para este país justamente lo que los pilotos de caza fueron para el pueblo británico en 1940. Forman la elite de la nación. Están entrenados como tal elite y ello nos lleva a que un comandante de la Fuerza "V" cueste cinco años entrenarlo y una cantidad de 100 000 libras esterlinas."

Una vez que los submarinos Polaris entraron en servicio con la *Royal Navy*, los Vulcan B.Mk 2 se convirtieron en una fuerza de ataque nuclear táctico en apoyo de la OTAN y de la CENTO. Se estacionaron dos escuadrones en Akrotiri, Chipre, para cumplir con este último compromiso, mientras que cinco más permanecían en Gran Bretaña. Los Victor supervivientes fueron asignados a tareas de repostaje en vuelo. En la primavera de 1982 parecía que los Vulcan se marchitarían en el olvido debido a que sus tareas eran transferidas a los nuevos Tornado. Sin embargo, el conflicto de las Malvinas de 1982 requirió que los bombarderos "V" realizaran su última aparición a nivel mundial. La gran pericia de los tripulantes de los Vulcan, apoyados por los cisternas Victor, quedó demostrada en el bombardeo del aeródromo de Puerto Argentino. Realizaron la misión de bombardeo de más largo alcance de toda la historia de la guerra aérea.

A raíz de la ocupación de las Malvinas por Argentina, los pilotos de los Vulcan se sometieron a un entrenamiento especializado para repostar en vuelo y recibieron instrucciones detalladas para las misiones *"Black Buck"*. Éstas se realizaron desde el aeródromo de Wideawake, en Ascensión, a casi 8 000 km de Puerto Argentino. Abajo, izquierda: Un Vulcan B.Mk 2 carretea por el área de dispersión. Abajo: Una vista aérea de Puerto Argentino muestra los efectos de las bombas lanzadas por el primer Vulcan *"Black Buck"*. Una de las ristras de 21 bombas dio directamente en el blanco, justo en el centro de la pista.





LA BRIGADA DE FUSILEROS

Desde su nacimiento como "Cuerpo Experimental de Fusileros" en 1800, la Brigada de Fusileros ha sido la única existente. Mientras otros regimientos estaban armados con mosquetes y vestían uniformes rojos, la nueva unidad llevaba fusiles e iba vestida de verde. En 1803 se la llamó 95.° Regimiento, o Cuerpo de Fusileros, y se formó el 2.° Batallón dos años después. El regimiento se distinguió bajo el mando del duque de Wellington y, tras la batalla de Waterloo, el 2.° Batallón encabezó la triunfante entrada en París. En 1816 fue rebautizado La Brigada de Fusileros y después prestó servicio en las guerras de los *boers* y de Crimea. Durante la Primera Guerra Mundial varios batallones de la brigada sirvieron en Francia. En la Segunda Guerra Mundial se le encargó operar en forma de batallones motorizados en apoyo de los carros en el seno de las divisiones acorazadas. El 2.° Batallón sirvió en el desierto occidental y, desde marzo de 1944, combatió en Italia como parte de la 61.ª Brigada de Infantería. De 1946 a 1948, el 2.° Batallón sirvió en el Ejército del Rin, donde se fusionó con el 1.er Batallón. En 1966 el batallón transfirió sus responsabilidades a los Reales Casacas Verdes.

Durante la batalla del Alamein, los valerosos artilleros de la Brigada de Fusileros defendieron la posición *"Snipe"* contra los carros del Eje.

Hacia el anochecer del 24 de octubre de 1942, aproximadamente 24 horas después del comienzo de la batalla de El Alamein, quedaron patentes dos aspectos claros del combate. Aunque la infantería del XXX Cuerpo del general Oliver Leese había aguantado lo más duro del avance y conseguido su objetivo principal –la Línea Oxálica– los carros del X Cuerpo encontraban dificultades para seguir el mismo paso. Concentraciones de cañones contracarro de 88 mm enemigos hacían que la empresa fuera suicida para sus medios acorazados, mandados por el teniente general Brian Horrocks. Se imponía cambiar la estrategia.

La 9.ª División australiana se imponía a la resistencia enemiga en los flancos del avance norte y la 51.ª División *Highland* sostenía la primera línea al sur, de modo que el general R. Briggs, comandante de la 1.ª División Acorazada, pensó en romper el punto muerto. Decidió enviar dos batallones de infantes de su 7.ª Brigada Motorizada, uno a cada lado del cerro Kidney, para que tomaran y ocuparan posiciones desde las que se pudieran dominar los emplazamientos de los cañones contracarro hacia el oeste. Si tenían éxito, ambos batallones podrían crear un pasadizo por el que podrían atravesar los carros británicos.

Poco después de anochecer, en la madrugada del 26 de octubre de 1942, avanzadillas de ambos batallones –el 2.° del Real Cuerpo de Fusileros del Rey en el norte, de camino a *"Woodcok"* y el 2.° de la Brigada de Fusileros, que se dirigía hacia *"Snipe"*– se desplegaron. Aunque sus avances estuvieron precedidos por una cortina de fuego artillero que se concentró sobre las defensas del Eje, los comandantes de ambos estaban convencidos de que los proyectiles habían caído en la dirección equivocada. En el caso del avance por el norte hacia *"Woodcok"*, esta creencia quedó confirmada con las primeras luces del amanecer. Con algo de precipitación, el oficial en jefe retiró sus fuerzas hacia el punto de partida ante el fuego de una inesperada posición contracarro enemiga.

El teniente coronel Victor Turner, comandante del 2.° Batallón de la Brigada de Fusileros, experimentó problemas similares a los de su colega del norte, y sus hombres se retrasaron ante un campo de minas simulado. No obstante, envalentonado por los grupos de soldados enemigos dispersados por el avance de sus vehículos Bren, Turner continuó adelante. Tras cruzar un cerro y avanzar otros 1 500 m, decidió que su fuerza, aunque aún no había llegado a *"Snipe"*, estaba ya lo suficientemente lejos como para llevar



a cabo su tarea designada. Turner, tras ordenar un despliegue defensivo en todas direcciones, realizó la señal convenida y preparó posiciones a la espera de la llegada de las armas pesadas y los camiones de municiones.

Éstos se encontraban en el punto de partida, al mando del comandante Pearson, el segundo al mando del batallón. Cuando se avistó la señal convenida, Pearson ordenó el avance de los camiones y los cañones; grandes dunas de arena hacían que las ruedas se hundieran y sólo mediante prodigiosos esfuerzos la columna pudo seguir adelante.

A pesar de todo, a las 03,45 horas, 19 cañones contracarro de 6 libras habían llegado ya a su destino. En seguida fueron emplazados en posiciones de tiro determinadas por el propio Turner y, una vez que se descargó la munición, los camiones comenzaron su viaje de regreso al punto de partida.

Obstaculizado por la oscuridad, el teniente coronel Turner había detenido sus fuerzas en el centro de lo que más tarde se comprobaría que era un depósito de los ingenieros alemanes, a sólo 2 km al noreste de una concentración de carros enemigos. Poco después de su llegada, un grupo de vehículos Bren de la Brigada de Fusileros se había aproximado cautelosamente hasta la concentración enemiga y capturado algunos prisioneros. Sin embargo, cuando los cañones alemanes comenzaron a dar señales de vida, los medios acorazados británicos se enfrentaron ante una verdadera tormenta de fuego y en la confusión escaparon los prisioneros. Rápidamente los Bren Carrier se retiraron a la posición *"Snipe"* y buscaron abrigo tras los cañones de 6 libras recién llegados. La salida de los vehículos del batallón había alertado al comandante alemán de la presencia de británicos en el área y, por ello, decidió retirarse a la protección de una concentración mayor de carros amigos situada hacia el norte. Sin embargo, a medida que los carros alemanes comenzaron a moverse, cayeron sobre el flanco sur de *"Snipe"*. En la refriega que siguió resultaron destruidos un *panzer* alemán y un cañón autopropulsado italiano.

El amanecer llegó a las 05,45 horas y reveló a los 300 infantes británicos la precariedad de su situación. Estaban dispersos dentro de un trecho de desierto cubierto de maleza, de unos 1 000 m de longitud por unos 500 de anchura. Un antiguo fortín alemán sirvió a Turner de cuartel general y una serie de pequeñas depresiones dio algo de cobertura a los cañones del batallón. Se desplegaron cinco de éstos en el sector sudeste, cuatro en el sudoeste y otros cuatro en el norte y en el noroeste. El emplazamiento de las piezas en esta forma daba al teniente coronel Turner una



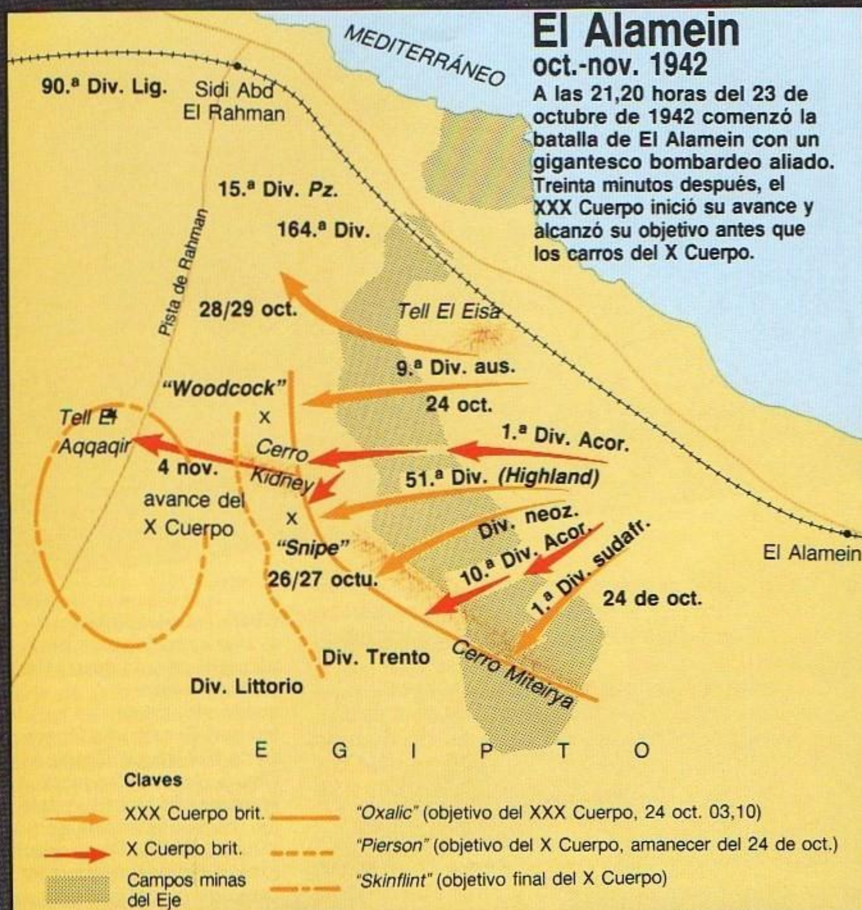
Camera Pres

Abajo: Infantes británicos avanzan rápidamente hacia un cerro situado detrás de un carro enemigo inutilizado. Izquierda, interior: El sargento Henry Ayris y el infante Dennis Chard, quienes destruyeron entre ambos 14 carros del Eje durante la batalla de *"Snipe"*. Arriba: Un proyectil explosiona peligrosamente cerca de un cañón de 25 libras y levanta una densa nube de polvo.



Topham

VERDUGOS DE CARROS





línea de fuego sin restricciones. Junto a los cañones de la Brigada de Fusileros del sector norte había otros seis de la 239.ª Batería del 76.º Regimiento Contracarros al mando del teniente Alan Bauer. El jefe de Bauer le había enviado un destacamento con un mensaje muy críptico: "Por todos los indicios, pienso que es muy probable que encuentres la gloria ¡o la muerte!".

La gran concentración de medios acorazados alemanes hacia la que se habían dirigido los *panzer* enemigos que habían escapado durante la noche se encontraban a unos 1 000 m al norte de la posición *"Snipe"*. Cuando amaneció, se pudo escuchar el sonido del avance de los carros alemanes. Sin embargo, ante el asombro de los fusileros, el conjunto de blindados comenzó a girar hacia el oeste, como si ignorasen la oportunidad de avanzar sobre la posición *"Snipe"*. Al realizar esta maniobra expusieron sus flancos, una tentación que los británicos no pudieron resistir. Los artilleros de *"Snipe"* abrieron fuego contra ellos.

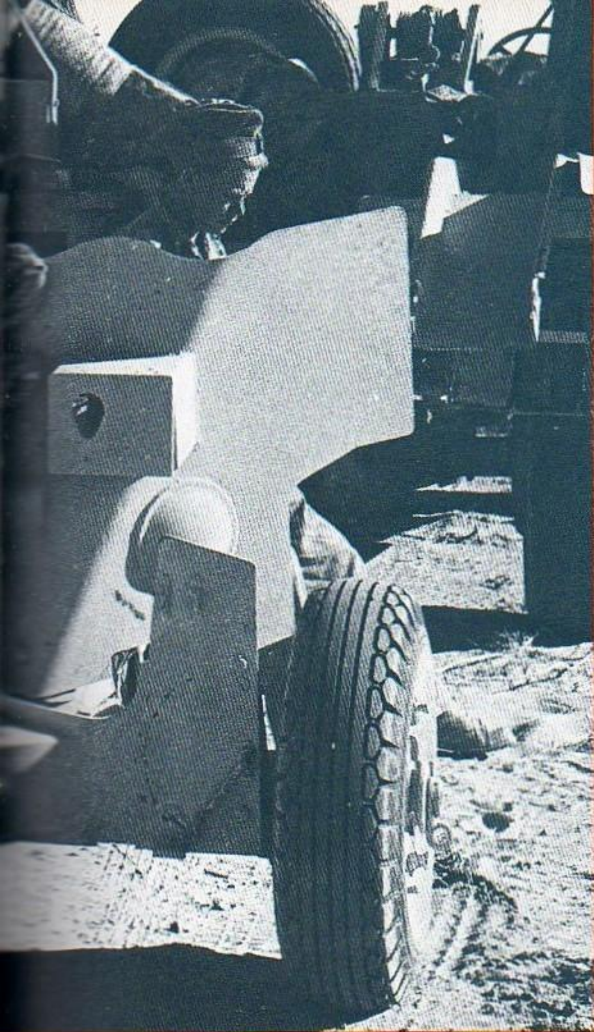
Los carros respondieron casi inmediatamente y, a los pocos minutos del intercambio de disparos, el sector norte de *"Snipe"* quedó envuelto por una densa humareda, nubes de polvo y explosiones que duraron casi media hora. Posteriormente, los *panzer* se retiraron y el caos amainó. Cuando se disipó el humo del combate, los infantes observaron el área que los circundaba; eran visibles los restos de seis carros alemanes, ocho italianos y dos cañones autopropulsados, mientras que equipos de recuperación alemanes remolcaban apresuradamente a otros dos *panzer*. Era una puesta de largo asombrosa para los servidores de los cañones de 6 libras, aunque también habían tenido bajas. Tres piezas habían quedado fuera de combate, mientras que una cuarta estaba casi enterrada en la arena, excesivamente blanda, por efecto de su propio retroceso.

La siguiente fase del combate se trasladó al sector sur. Carros Sherman de la 24.ª Brigada Acorazada, que avanzaban rápidamente para apoyar a los fusile-

Cuando la 7.ª Brigada Motorizada intentó un avance diurno sobre Cerro Kidney en el amanecer del 26 de octubre, encontró una feroz resistencia. Abajo, izquierda: Con un carro inutilizado como parapeto, un infante apunta su ametralladora Bren. Como los carros Sherman quedaron inmovilizados detrás del cerro (abajo), fueron los cañones de 6 libras los que tuvieron que rechazar el avance enemigo. Arriba: El único cañón que sobrevivió a la acción. No paró de disparar hasta el último proyectil. Derecha: Una barrera de fuego nocturno ilumina el cielo del desierto.







ros, llegaron a la cresta del cerro que se hallaba detrás de *"Snipe"* a las 08,00 horas del 27 de octubre. Tras abrir fuego sobre la única actividad que podían ver delante de ellos, los carros de combate fueron informados de su verdadera posición y cesaron de disparar; afortunadamente, la posición *"Snipe"* no sufrió grandes daños como resultado de este desgraciado error. Luego los Sherman descendieron del cerro, pero fueron avistados por una fuerza de carros alemanes hacia el sur que se movía fuera de la cobertura para atacar. Al hacerlo, los *panzer* expusieron una vez más su flanco y tres fueron destruidos casi inmediatamente por los cañones de 6 libras y, cuando esos carros se retiraron, los Sherman llegaron a *"Snipe"* y tomaron posiciones defensivas. Sin embargo, la respuesta alemana fue brutal y la subsiguiente granizada de proyectiles de 88 mm que cayó sobre la posición acabó con siete Sherman. Para alivio de los hombres de Turner, el comandante de la brigada ordenó retirarse a los carros.

Cuando los Sherman se iban, empero, el sargento Binks de la 239.ª Batería abrió fuego contra un grupo de *panzer* que se encontraba a unos 200 m al norte. Con gran alegría, Binks comprobó que había dejado fuera de servicio a uno, y luego consiguió destruir otro más que intentaba remolcar al primero fuera del alcance británico. El cañón de 6 libras estaba demostrando ser un arma muy eficaz si era servido por hombres con nervios bien templados.

Para entonces, era evidente que pronto se lanzaría una potente ofensiva contra la posición *"Snipe"*. A las 10,00 horas se avistó a la infantería italiana hacia el oeste y Turner ordenó a la sección de transportes Bren que "los despidiera", lo que se ejecutó mediante cargas directas con fuego de fusil y ametralladora. Cuando trece carros M13 italianos intentaron avanzar por donde había fracasado su infantería, cayeron en mitad del fuego concentrado de los cañones de 6 libras de todo el flanco sur de *"Snipe"*. Cuatro saltaron por los aires, mientras el resto renunciaba al ataque y se retiraron a la seguridad del cerro occidental. Entonces ocurrió un devastador ejemplo de fuego cruzado que Turner describió como una "auténtica paliza cruzada". Una fuerza de *panzer* salió de su refugio al sur e intentó atacar a los Sherman de la 24.ª Brigada Acorazada que se hallaban en la ladera de la colina oriental. Sin embargo expusieron una vez más sus laterales, esta vez ante el ojo infalible del sargento Charles Callistan. A los 200 m quedaron inmovilizados dos carros PzKpfw III y el comandante alemán cometió un error fatal: al destacar parte de su fuerza para que atacara la posición *"Snipe"*, expuso su flanco a la 24.ª Brigada Acorazada, cuyos tripulantes intentaban emular las hazañas de los infantes. En pocos minutos otros ocho carros enemigos yacían incendiados, mientras el resto se apresuraba a regresar a la parte posterior del cerro.

Una lluvia de proyectiles alcanzó a seis vehículos de transporte de la Brigada de Fusileros

A pesar del éxito de los artilleros, las cosas en el interior del perímetro de *"Snipe"* se ponían muy serias. El número de bajas se incrementaba, mientras que los equipos médicos permanecían inmovilizados en el punto de partida, recibidos por una tormenta de fuego cada vez que intentaban cruzar el cerro. Cuando el calor se hizo más intenso, la carencia de agua y de atención médica añadieron aún más sufrimientos a los heridos, así como el incremento de los bombardeos enemigos.

Seis vehículos acorazados de la Brigada de Fusileros fueron alcanzados por una barrera de proyectiles poco antes del mediodía y sus tiradores quedaron cegados por una mezcla de arena y humo. Cada vez aumentaba más el peligro y los servidores de los





CAÑON CONTRACARRO DE 6 LIBRAS

El cañón contracarro de 6 libras (57 mm) fue diseñado en 1938 como sustituto del ya existente de 2 libras (40 mm). A finales de 1941, tras pasar las pruebas, comenzó su entrega a las unidades y en abril de 1942 la producción había alcanzado las 1 500 piezas por mes. Hubo cinco variantes, de las que la más efectiva fue la Mark 4. Esta tenía un cañón de 300 cm que estaba equipado con un contrapeso y que producía una velocidad inicial de 920 m por segundo. El proyectil perforante original fue sustituido por perforantes cofiados para su uso contra los resistentes blindajes de los carros alemanes. Pensado para equipar a los regimientos contracarro de la Real Artillería, se entregó también una pequeña cantidad de cañones de 6 libras a las unidades de infantería. Eran piezas populares entre los artilleros por su solidez y facilidad de maniobra, además de poseer un alcance respetable. Su actuación más espectacular tuvo lugar en *"Snipe"*, con el 2.º Batallón de la Brigada de Fusileros. Su peso en batería era de 1 100 kg y el cañón podía orientarse a 45 grados a ambos lados del eje central. Después del Mark 2 se eliminó el mecanismo de orientación para que pudiese girar libremente en el plano horizontal. El alcance máximo del proyectil de 6 libras era de 5 000 m, pero el blindaje medio de los carros alemanes sólo se podía ferforar a distancias de 1 000 m e inferiores.

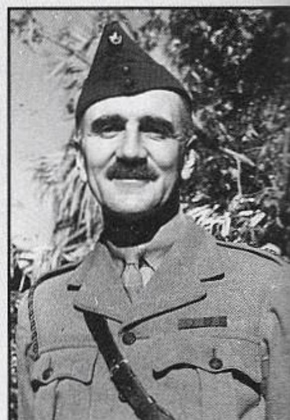
Arriba: el sargento Charles Callistan.

emplazamientos menos vulnerables o de los cañones destruidos corrían a reforzar las posiciones de *"Snipe"*. Turner comenzó a preocuparse por la munición que quedaba. Los intentos del comandante Pearson de enviar municiones en camiones a los infantes sitiados habían fracasado, al igual que el de uno de los oficiales de Turner de traer más proyectiles en los dos transportes de tropas de la compañía. Dos *jeeps*, conducidos por un jefe de compañía y un cabo, recorrieron el perímetro de *"Snipe"* en mitad de un torrente de fuego de ametralladoras y una gran humareda, para recoger la munición de los cañones destruidos y redistribuirla.

Poco después de las 13,00 horas se incrementó aún más el bombardeo y el fuego de ametralladora. Sobre el cerro del sudoeste aparecieron ocho M13 y un cañón autopropulsado, sin duda envalentonados por el hecho de que todos los cañones menos uno habían sido silenciados. Desgraciadamente para los italianos, el cañón superviviente de 6 libras era el del sargento Callistan. Cuando los carros enemigos avanzaron, Callistan servía el cañón en solitario, ya que los servidores intentaban conseguir munición de los cañones destruidos cercanos. Ante el peligro inminente, Turner y el teniente Toms corrieron en ayuda de Callistan. El sargento asumió las funciones de apuntador y los tres hombres esperaron hasta que los M13 estuvieron a unos 500 m.

La experiencia de Callistan, combinada con el escaso blindaje de los carros enemigos, fueron fatales para éstos. El autopropulsado y cinco M13 quedaron fuera de combate antes de que llegaron a 350 m y sólo la falta de munición de los británicos evitó que todos los carros enemigos fueran destruidos. Quedaban tres de éstos y sólo dos proyectiles. Si los usaba ahora, su cañón quedaría a merced del enemigo. El teniente Toms, a pesar de que el fuego de ametralladora se abatía aún sobre la precaria posición contracarro, se subió en un *jeep* y se dirigió hacia los restos del cañón destruido más próximo. La fuerza de la desesperación le ayudó a cargar cada proyectil que encontró y luego volvió al puesto donde aguardaban sus compañeros en mitad de un diluvio de balas de ametralladora. Turner ayudó a transportar la vital munición hasta el cañón de Callistan. En una de las idas y venidas un fragmento de metralla destrozó el casco del teniente coronel y le hirió en la cabeza. Al manar abundante sangre, éste quedó temporalmente cegado.

Los tres carros supervivientes se hallaban por entonces a menos de 300 m y los proyectiles que disparaban caían peligrosamente cerca del cañón. El éxito



Arriba: El teniente coronel Victor Turner recibió la Cruz Victoria por su valentía en *"Snipe"*. Con su batallón aislado y sometido a un feroz ataque enemigo, el liderazgo de Turner contribuyó a una de las mejores acciones de la guerra.

Izquierda: Con la torre destrozada por la artillería británica, un carro PzKpfw III yace abandonado en el campo de batalla. Demasiado maltrecho, fue incendiado por un equipo de recuperación alemán.

IWM

o el fracaso estaban ahora en las manos y ojos del apuntador, pero el sargento Callistan rehusó apresurarse. Con una sorprendente demostración de destreza, apuntó y disparó. A medida que los proyectiles alcanzaban sus objetivos, los tres carros enemigos saltaron por los aires y murieron todos sus tripulantes.

Al atardecer, un intento del general Briggs de desbaratar otro ataque de los *panzer* fracasó con terroríficos resultados. Su bombardeo artillero cayó sobre las posiciones de *"Snipe"* y Turner confirmaría posteriormente que "durante ese día aciago, ésta fue la cosa más aciaga que nos sucedió".

Para entonces, el comandante alemán, consciente de la debilidad de sus oponentes, envió unos 15 *panzer* contra el flanco noroeste de *"Snipe"*, que sólo estaba defendido por dos cañones. A medida que el enemigo avanzaba, un solitario oficial realizó intentos frenéticos de colocar en batería un tercer cañón, mientras que el teniente coronel Turner, para entonces semiinconsciente, se vio obligado a permanecer a la fuerza en su fortín. Parecía sólo cuestión de tiempo la eliminación de los fusileros. Los *panzer*, que empleaban adecuadamente la cobertura mútua, siguieron adelante y barrían cada posición británica con fuego de ametralladora, lo que forzaba a los servidores de los cañones a retirarse. Los artilleros de uno de ellos fueron aniquilados en su totalidad. El sargento Swann cargó uno de los 6 libras y consiguió dejar fuera de combate al carro que iba en cabeza. El sargento Hine, que mandaba el otro cañón superviviente, esperó hasta que el segundo *panzer* estuvo a menos de 100 m antes de disparar. Su sangre fría se vio recompensada cuando vio que su proyectil pasaba limpiamente a través del primer carro de combate y alcanzaba a un PzKpfw III justo detrás de él. No es de sorprender que los *panzer*, carentes de apoyo, se contentaran con lanzar una lluvia de fuego de ametralladora contra toda la posición.

Un mes después, un comité de investigación contó los restos de 34 carros y cañones autopropulsados

La lucha quedó en tablas, pero había dos factores que favorecían a los infantes; pronto llegaría la oscuridad y además los alemanes empezaban a quedarse sin municiones. A las 19,00 horas comenzó a anochecer y los supervivientes de los puestos restantes se concentraron en el fortín. El teniente Holt Wilson inspeccionó las posiciones para asegurarse de que cada cañón estaba destruido o bien se le había retirado el cierre. Al amparo de la oscuridad, se cargó a los heridos en los *jeeps* y fueron evacuados. A las 22,30 horas, los hombres que podían moverse se retiraron al cerro con sus camaradas.

Un mes más tarde, un comité de investigación contó los restos de 34 carros de combate y cañones autopropulsados, y nadie fue capaz de establecer cuántos carros averiados fueron remolcados posteriormente del campo de batalla por los mecánicos alemanes. Unos 100 infantes británicos habían muerto o resultado heridos, aunque muchos de estos últimos volvieron al combate al día siguiente, incluido el teniente coronel Turner, que fue condecorado con la Cruz Victoria. El sargento Callistan recibió la Medalla de Conducta Distinguida y varias órdenes de Servicios Distinguidos y condecoraciones menores se concedieron a los valientes defensores de la posición "Snipe". Quizá la mayor recompensa para los fusileros vino del propio Rommel, quien más tarde escribiría sobre el "fuego asesino" que "se abatió sobre nuestras filas" y paralizó el más potente de los contrataques que realizaron contra el saliente del XXX Cuerpo.





Derecha y abajo: Ahora todo son sonrisas. Después de *"Snipe"*, los hombres de la Brigada de Fusileros disfrutan un bien merecido descanso mientras un jefe de compañía (arriba) redacta su informe de batalla. Llevó a los artilleros cuatro horas bajo intenso fuego enemigo el alcanzar la relativa seguridad de las líneas británicas.

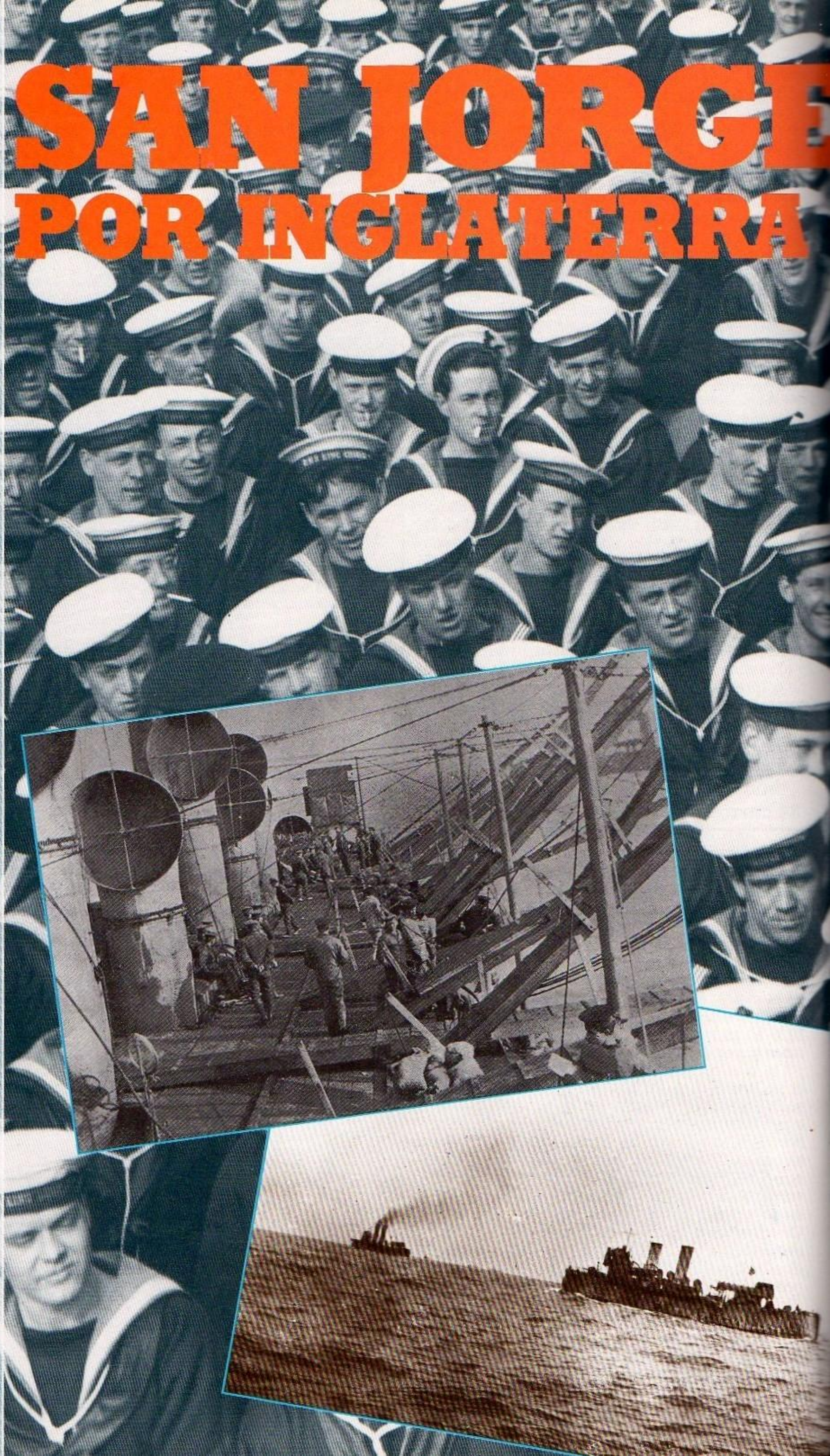
IWM



SAN JORGE POR INGLATERRA

INCURSION EN ZEEBRUGGE

El puerto interior de Brujas se convirtió en la principal base de submarinos de Alemania en el mar del Norte tras la ocupación de Bélgica en 1914. Brujas está conectada al mar por dos canales que desembocan en Zeebrugge y Ostende y en 1918 el Almirantazgo británico organizó una intrépida operación para inutilizar el puerto al bloquear las entradas de los canales. Cinco viejos cruceros, llenos de cemento, serían conducidos hasta las entradas y hundidos mediante la detonación de cargas explosivas. La entrada del canal en Ostende iba a ser sellada con los buques de bloqueo *Sirius* y *Brilliant*. Sin embargo, el objetivo principal era el canal de Zeebrugge, cuyo asalto implicaba grandes dificultades. Situado en un arco hacia el noreste de la entrada había un gran muelle de 1 680 m de longitud y 25 de anchura, con un rompeolas de cinco metros de altura. Cualquier barco que se acercase se enfrentaría con un fuego a bocajarro procedente de una increíble cantidad de cañones navales, baterías costeras y nidos de ametralladoras. Como preludio al ataque sobre Zeebrugge, dos monitores, el *Erebus* y el *Terror*, abrirían fuego sobre el puerto. Una flotilla de lanchas motoras y embarcaciones costeras encabezarían la fuerza atacante y tenderían una cortina de humo en el muelle. Los grupos de ataque embarcarían en el crucero convertido *Vindictive* y los buques de transporte de Merseyside *Daffodil* e *Iris*, escoltados por el acorazado *Warwick* y dos buques menores. Entonces se remolcarían dos viejos submarinos y se les harían explosionar bajo el viaducto que enlazaba el muelle con la playa para cortar el paso a los refuerzos. Finalmente, gracias a las operaciones de diversión que les precederían, los tres buques de bloqueo, *Thetis*, *Iphigenis* e *Intrepid*, se abrirían paso hasta la entrada del canal y detonarían sus cargas.



En abril de 1918, el 4.º Batallón de los *Royal Marines* zarpó con la Patrulla de Dover en un osado intento de bloquear el canal de Brujas, en Zeebrugge.

"San Jorge por Inglaterra". Así rezaba el mensaje enviado por el almirante sir Roger Keyes a la Flota, una frase que llegaría a ser tan famosa como la de Nelson en Trafalgar, unos 100 años antes. "Démosle al dragón un buen tirón del rabo", fue la respuesta del HMS *Vindictive*. Acababa de oscurecer aquel lunes, 22 de abril de 1918. El informe meteorológico no era el más favorable, pero prometía una brillante luz de luna durante la noche, mientras los fuertes vientos del norte empujaban aquellas fugaces nubes a lo largo de la costa belga. La marea no había ayudado desde el frustrado intento de ataque en el muelle de Zeebrugge el 11 de abril, en que el viento cambió inesperadamente y obligó a Keyes a tomar la crucial decisión de última hora de posponer la operación.

En las cubiertas del *Vindictive*, los infantes de marina del 4.º Batallón entrenados especialmente para esta operación en su base de Deal, se preparaban para un duro trabajo. Las fuentes de información habían señalado que el muelle de Zeebrugge, de unos 1 680 m de longitud, estaba densamente protegido por cañones. La misión de los Grupos de Desembarco de Marineros y de los *Royal Marines* consistiría en neutralizar tantos cañones como fuera posible durante el poco tiempo que permaneciesen en tierra. Esto permitiría que se pudiese hundir los barcos de bloqueo *Intrepid*, *Iphigenia* y *Thetis* en la entrada del canal y volar un submarino con lo que se impediría el uso del puerto a los submarinos alemanes que merodeaban por el mar del Norte y el Atlántico.

Hasta que la Flota no hubo zarpado de Gran Bretaña el 6 de abril, no se les dijo a los infantes de marina a dónde iban debido al secreto de la operación. Habían practicado en Kingsdown, cerca de Deal, donde se había reproducido la forma del muelle, y se había ensayado el ataque desde todos los ángulos día y noche. Pero pocos o ninguno había adivinado su verdadero destino, pues se les dijo que era un puesto fortificado situado tras las líneas enemigas en Francia. Pero ahora, en el angosto espacio entre cubiertas, se construyó una maqueta de arcilla mediante algunas fotografías aéreas, y los oficiales explicaron cuidadosamente el plan. El 4.º Batallón estaba compuesto por las compañías de Chatham (A), Portsmouth (B) y Plymouth (C) de la Infantería Ligera de los *Royal Marine* (RMLI). También había hombres de la *Royal Marine Artillery* (RMA) en los petolones de ametralladoras y de morteros de trinchera. Se habían hecho muchas conjeturas sobre la compañía que encabezaría el asalto, y fue la "C" de Plymouth la que se llevó este honor. Entre sus mandos estaba el sargento Harry Wright de la 10.ª Sección.

Los infantes de marina, algo susceptibles después de tanto tiempo en el mar, bromeaban nerviosamente en los pañoles y algunos incluso intentaban jugar a las cartas, aunque sus mentes no se centraban del todo en el juego. Muchos estaban sumidos en sus pensamientos, se acordaban de las familias que habían dejado atrás y que no sabían nada de su destino, y de los terribles peligros que les esperaban.

A las 22,30 se ordenó formar en la cubierta superior. Los infantes de marina echaron mano de sus armas y sus equipos. Cada sección de cabeza estaba provista de dos escalas y se iban a utilizar cuerdas de nudos con un garfio al final para sortear los 12 m de caída desde lo alto del



Extremo izquierdo: Grandes cantidades de voluntarios se ofrecieron para un "servicio peligroso" antes de la incursión de Zeebrugge. En la fotografía, los del *King George V* esperan la selección. Extremo izquierdo, interior, abajo: Los buques de bloqueo *Iphigenia* y *Brilliant* zarpan. Arriba: El capitán Edward Bamford, comandante de la Compañía B del 4.º Batallón, que fue condecorado con la Cruz Victoria a raíz de la incursión. Abajo: El crucero convertido *Vindictive* muestra las cicatrices de su duelo con las baterías costeras. Se le instalaron sacos terreros alrededor de muchos de los puestos de combate como medida de protección adicional.

IWM

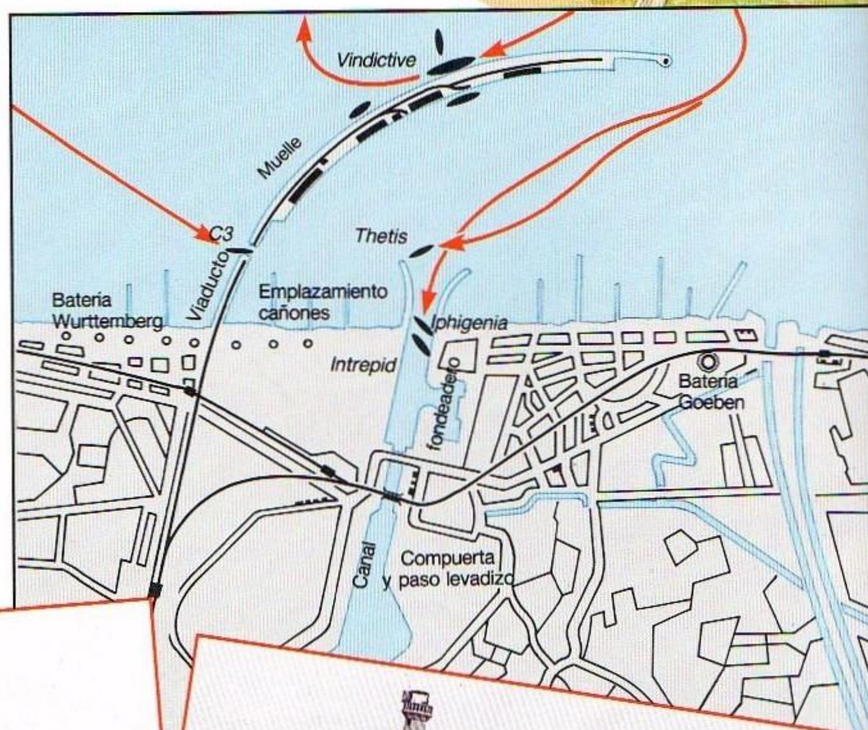
muelle. Se ordenó a los infantes de marina quitar las punteras de metal y los tacones de sus botas para no resbalar en el hormigón cuando desembarcasen. Otras compañías llevaban zapatos de suela blanda o botas navales de faena. Wright llevó a sus hombres hasta las ennegrecidas escalas de la banda de estribor, donde colocaron pasarelas preparadas especialmente para que la fuerza de asalto pudiese bajar a tierra tan pronto como el buque llegase junto al muelle. El mar empezaba a agitarse y se daban cuenta de que el *Vindictive* se movía demasiado despacio. Frente a ellos sólo se destacaban las siluetas de los buques que tendían una cortina de humo para cubrir su aproximación. Iban a oscuras y los hombres hablaban en susurros. Los infantes de marina permanecían en silencio, firmemente alineados hombro con hombro en cinco hileras y casi conteniendo la respiración. Sólo se podía escuchar el rumor de las hélices. El teniente R.G. Stanton permanecía de pie delante de la 10.ª Sección, mientras que Wright esperaba detrás, al amparo de uno de los cúteres del *Vindictive*.

El fuego enemigo barría la cubierta superior mientras el buque se abría paso hacia el muelle

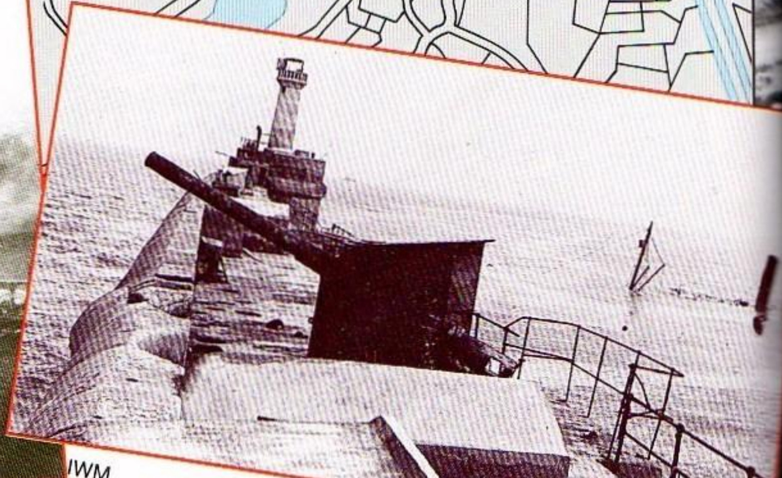
De repente, una bengala se elevó sobre el buque, al que iluminó como si fuese de día. Tan pronto como se desvaneció, otra tomó su lugar. Después otra. Un joven infante preguntó si eran de ellos, pero Wright, con su experiencia anterior, dijo que no. El silencio espectral quedó roto por un terrible estampido cuando un proyectil enemigo desgarró los aparejos superiores en los que se habían apostado los artilleros de la *Royal Marine Artillery*. Entonces se desató el infierno. Los proyectiles silbaban por encima de ellos, mientras llovían fragmentos sobre la cubierta, que herían o mataban a muchos de los hombres que allí esperaban. De improviso, el viento cambió de dirección y empujó la cortina de humo hacia el sur. Ahora podían ver claramente el muelle, apenas a 200 m a babor. Los infantes de marina se sintieron tan desnudos como el día en que nacieron. El implacable fuego enemigo barría la cubierta superior mientras el buque se abría paso lentamente hacia el muelle. El capitán de navío A.F.B. Carpenter, frío y aparentemente ajeno a los proyectiles que llovían sobre él, se centraba exclusivamente en llevar el buque a su destino con la mayor rapidez posible. Los infantes de marina quedaron aturdidos al saber que uno de los proyectiles enemigos había matado a su oficial en jefe, el teniente coronel B.N. Elliot, quien había ganado una DSO en Serbia, y a su segundo al mando, el comandante A.A. Cordner. Los infantes de la Compañía "B" de Portsmouth habían estado razonablemente protegidos de la metralla en el lado de babor, pero la Compañía "C", situada en la banda de estribor, había



El 22 y 23 de abril de 1918, una pequeña fuerza naval británica realizó una intrépida incursión en Zeebrugge como parte de un plan para aislar la base de submarinos alemana del puerto interior de Brujas, en Bélgica. Mientras el crucero *Vindictive* y dos transportes convertidos desembarcaban un grupo en el muelle para inutilizar las defensas alemanas, tres buques de bloqueo se abrieron paso hasta la entrada del puerto y se hizo explosionar el submarino *C3*.







IWM

Incursión de Zeebrugge

22-23 abril 1918

Daffodil *Iris*

Vindictive

Faro

Destructores alemanes

Gabarra y redes

Refugio de submarinos

Incursión

Base de hidroaviones

Thetis

Entrada del canal

Iphigenia

…mentos

Intrepid

Hacia Brujas

Fondeadero del canal

Comienza la incursión

22 de abril, 20,00 Mientras el *Vindictive*, el *Daffodil* y el *Iris* se acercan a Zeebrugge, los infantes de marina se preparan para asaltar las defensas del muelle.
23 de abril, 00,05 Los infantes lanzan su ataque. Los buques de bloqueo *Iphigenia* e *Intrepid* entran por la boca del puerto y el *C3* es explosionado bajo el viaducto que conduce al muelle.

Retirada

23 de abril, 01,00 Con los buques de bloqueo *Iphigenia* e *Intrepid* en posición en la entrada del puerto y el muelle controlado por los grupos de infantes de marina, comienzan los preparativos para la retirada. La sirena del *Vindictive* es inutilizada por un proyectil y no puede dar la señal para que los grupos de infantes reembarquen.
01,10 El *Vindictive* se aleja e inicia el viaje de regreso.

IWM

Abajo: Tras combatir contra las defensas del muelle, los buques de bloqueo *Intrepid, Iphigenia* y *Thetis* yacen atravesados en la entrada del canal. Izquierda: El faro del muelle y (extremo izquierdo) el humo que surge de las instalaciones después del ataque.

Abajo: Quienes iban a bordo del transporte *Iris* llevaron la peor parte en el asalto: 77 muertos y 105 heridos causados por las baterías costeras. Inferior, izquierda: Cuatro de los participantes en la incursión, heridos pero vivos para contarlo. Muchos no fueron tan afortunados: 188 hombres murieron, 384 fueron heridos y 16 se dieron por desaparecidos. Inferior derecha: Un infante de marina posa en un agujero hecho por un proyectil en la cubierta superior del *Vindictive*. Abajo, derecha: La jubilosa tripulación del *Vindictive* después de la incursión. Con su brazo entablillado, el capitán A.F.B. Carpenter fue elegido por votación para recibir la Cruz Victoria, a su izquierda está el capitán de fragata E. Osborne, el oficial artillero que dirigió los cañones del *Vindictive* contra las baterías costeras.

sufrido un durísimo golpe. De ellos, unos 30 habían sido alcanzados por metralla y muchos estaban heridos de muerte. El teniente Stanton agonizaba. El sargento Wright, resguardado de esa devastación por el cúter de popa, se arrodilló junto al joven oficial. Las últimas palabras de Stanton fueron "Continúe, Wright", y murió en los brazos del sargento.

Wright se hizo cargo rápidamente y, tras bajar momentos después las pasarelas, dirigió a lo que quedaba de las Secciones 9.ª y 10.ª hacia el muelle. Habían pasado algunos minutos de la medianoche, pero Wright y sus hombres no se acordaban de que aquél era el día de San Jorge. Sólo dos de las pasarelas habían sobrevivido a los proyectiles del enemigo y, tras dar contra el muelle, los grupos de desembarco bajaron por ellas hasta el paseo de hormigón, que también era barrido por el fuego de las ametralladoras. Cayeron más infantes de marina, pero Wright ordenó a sus hombres que desenrrollaran sus escalas por encima del muelle hacia el lado del mar para bajar a la parte inferior de aquél, y todos soltaron rápidamente los 6 m de soga a través del camino del inmenso malecón de piedra en dirección al cobertizo n.º 3. Wright vio cómo cuatro o cinco alemanes corrían hacia el camino para arrojarles granadas de mano, pero no alcanzaron a los infantes de marina. Por el contrario, éstos dispararon sobre los enemigos y los abatieron. Cuando Wright pasó revista a su sección, comprobó que sólo quedaban 12 de los 45 hombres iniciales. Los infantes de marina, deseosos de vengar a sus compañeros caídos, que yacían en la cubierta del *Vindictive*, cargaron contra las posiciones enemigas más cercanas mientras sus largas bayonetas brillaban bajo el fulgor de las bengalas. Pron-


IWM

to descubrirían que su presa se había retirado hacia uno de los numerosos fortines de hormigón recientemente construidos en el muelle.

El ruido y el polvo eran abrumadores, pero Wright sacó su pistola Very y disparó hacia el cielo una bengala roja para que los que les seguían supieran que ya habían alcanzado y tomado su primer objetivo. El *Iris*, un buque de transporte convertido que había ayudado valientemente al *Vindictive* a colocarse en posición junto al muelle, se situó junto a aquél. Había sido objeto de un intenso bombardeo y todos los oficiales de los *Royal Marines*, excepto el teniente D. Broadwood, estaban muertos o heridos, además de 56 infantes de marina de la Compañía Chatham. Algunos de los marineros del Grupo de Desembarco habían sobrevivido. Éstos descendieron a tierra y se unieron a los infantes de las Secciones 9.ª y 10.° A unos 70 m de ellos estaba su objetivo principal, una batería de cañones de 125 mm. El comandante de ala F.A. Brock (del antiguo Servicio Aéreo de la *Royal Navy*) era uno de los supervivientes. Había sido el encargado de diseñar y suministrar todo el aparato de iluminación, lanzallamas, cortinas de humo y pirotecnia para la operación, pero no tenía una función de mando. Desembarcó con los casacas azules supervivientes (Grupo de Desembarco de Marineros) y procedió a dirigirlos en un valiente pero inútil asalto contra un fortín enemigo. Se le vio por última vez mientras atacaba en medio del humo y la metralla.

Mientras tanto, los alemanes no habían conseguido apagar el faro al final del muelle, con lo cual los buques de bloqueo tuvieron un punto de referencia. Lentamente comenzaron a situarse en la entrada del canal, con el *Intrepid* y el *Iphigenia* a la cabeza. De repente, una tremenda explosión rasgó el aire e hizo temblar todo el muelle. El submarino *C3*, mandado por el teniente de navío Richard Sandford, embistió el viaducto que conectaba el muelle a la playa. Sandford, tras comprobar que su tripulación ya se encontraba a salvo en la lancha, graduó la espoleta y se alejó. Para su horror, la hélice de la lancha se había roto y no pudieron hacer otra cosa que remar mientras corrían los segundos que quedaban para la explosión. En el momento preciso llegó junto a ellos el hermano de Sandford, Francis, montado en un bote portuario que los sacó de allí. Mientras se alejaban tuvieron la satisfacción de ver cómo se desintegraba su objetivo ante sus propios ojos.

El sargento Wright miró ansiosamente su reloj y calculó que ya debían haber dado la señal de regreso. Aún no era la 01,00 y habían estado en tierra sólo 55 minutos. Pero no sabía que la sirena del *Vindictive* había quedado inutilizada por un proyectil y por ello no le llegaron los toques que él esperaba. Había tanto ruido y humo que era difícil discernir algo o alguien, excepto los infantes de marina que aún quedaban con vida junto a él. Aunque oyó una serie de toques cortos y largos de la sirena de otro buque, Wright no se dio cuenta de que constituían la llamada de regreso y se mantuvo en su posición.

Pasaron otros 10 minutos sin ningún otro incidente en la zona, aunque el estampido de los cañones y el


IWM

EL HEROE DE LA COFA DE TRINQUETE

Los cañones de 1 1/2 libras y las ametralladoras Lewis de la cofa de trinquete del *Vindictive* (derecha) proporcionaron un valioso apoyo a los grupos de combate en el muelle de Zeebrugge. Cuando un proyectil pesado la destruyó prácticamente toda y mató a la mayoría de los artilleros, el sargento Norman Finch (extremo derecho) siguió disparando con una sola mano hasta que murió a causa de sus heridas. Por ello, fue elegido por votación de sus compañeros de los *Royal Marines* para recibir la Cruz Victoria


Cpt D Oakley



LA AMENAZA SUBMARINA

La batalla de Jutlandia en 1916 constituyó el último gran intento de la Flota de Alta Mar alemana de destruir el bloqueo aliado ejercido sobre los buques de superficie alemanes. Desde entonces se aumento la producción de submarinos y, en enero de 1917, 111 *U-boote* operaban en el Atlántico. Sus éxitos fueron limitados al principio debido a las restricciones impuestas desde el polémico hundimiento del *Lusitania* en mayo de 1915, pero el 9 de enero de 1917 el *Kaiser* ordenó que se abriese de nuevo la campaña submarina desde el 1 de febrero y sin restricciones. Los resultados fueron espectaculares y en los primeros meses de 1917 tuvieron lugar pérdidas sin precedentes entre los mercantes aliados. En febrero, se enviaron a pique 540 000 toneladas; en abril, el total mensual ascendió a unas terroríficas 881 000 toneladas de registro bruto. Si las pérdidas hubiesen continuado a este ritmo, es difícil que Gran Bretaña hubiera continuado en la guerra. El núcleo del problema aliado era que los mercantes, dispersos y repartidos por el Atlántico en pequeños grupos, podían ser detectados y atacados por los submarinos sin que éstos temiesen represalias de buques de guerra cercanos. En mayo de 1917 Lloyd George insistió en que los mercantes debían zarpar en convoyes bajo escolta de la Armada y el efecto fue inmediato. Los Aliados perdieron 168 buques en abril; los hundimientos de julio fueron de 99 buques y, en noviembre sólo se perdieron 65 barcos. Sin embargo, tales pérdidas eran aún inaceptables y, en 1918, el Almirantazgo comenzó a elaborar planes encaminados a paralizar la mayor base de submarinos alemanes, el puerto belga de Brujas.

silbido de los proyectiles no paró. En la oscuridad se oyó una voz joven y enronquecida en la que Wright reconoció a uno de sus infantes: "¡Sargento, el *Vindictive* se aleja!" Atravesó rápidamente el muelle y, ante sus horrorizados ojos, vio cómo su único medio de escape desaparecía lentamente en la noche. El buque se había ido, en la creencia de que todos los supervivientes habían sido avisados y ya estaban a bordo; Wright no podía hacer nada. Era un cruel destino para aquellos que habían salido casi intactos de esta arriesgada misión el hecho de que ahora se viesen no sólo abandonados, sino también bombardeados por sus propios buques en retirada. Los proyectiles navales llovían ahora sobre el muelle, mientras Wright escudriñaba en la oscuridad en la confianza de que alguien se hubiese dado cuenta de que se habían perdido y hubiese enviado una lancha motora para recogerlos. En el fondo sabía que ello sólo era una vana ilusión. Ordenó a los infantes de marina que le quedaban que cruzasen el muelle, se quitasen los chalecos salvavidas y se tumbasen en la sombra. Durante más de dos horas permanecieron así, simulando estar muertos. Los desgraciados supervivientes de la 10.ª Sección, junto a un sargento de transmisiones y un marinero, tenían todo el muelle para ellos solos. El ruido de los buques y los disparos disminuían, pero flotaba sobre ellos la bengala de turno que iluminaban su posición.

Cuando uno de ellos se movió, los espantados alemanes retrocedieron como si hubiesen visto un fantasma

El sargento Wright hizo planes para escapar del muelle y también para aguantar durante el día siguiente. Seguramente alguien se daría cuenta de que estaban perdidos y enviaría una lancha a recogerlos. Pero sus planes se derrumbaron cuando se oyó acercarse un grupo de alemanes. "Démosle fuerte a estos bestias, sargento", dijo una voz a su derecha, "nos matarán de todos modos". Pero la discreción y el sentido común prevalecieron cuando Wright vio el tamaño del grupo enemigo. Los infantes siguieron tumbados incluso cuando los alemanes iluminaron con antorchas sus rostros ateridos. Al tomarlos por muertos, los alemanes se marcharon, pero media hora después volvieron con más hombres y comenzaron a buscar los "cadáveres". Cuando uno de ellos se movió, los espantados alemanes retrocedieron como si hubiesen visto un fantasma. Gritaron a los infantes británicos que pusiesen manos arriba y, tras apuntarles con sus fusiles, se los llevaron como prisioneros.

Pero pocos fueron tan afortunados en aquel ataque de una hora de duración. El 4.º Batallón había perdido ocho oficiales y 96 infantes de marina, mientras que otros 206 estaban heridos, casi la mitad de los efectivos. Durante esta incursión y un ataque simultáneo sobre Ostende se concedieron ocho Cruces Victoria, dos de ellas a los *Royal Marines* por votación. Según lo estipulado en el Noveno Estatuto del Real Decreto del 29 de enero de 1856, se había dispuesto que se pudiera conceder esta condecoración mediante votación secreta de aquellos que habían tomado parte en la acción. Los resultados demostraron claramente que el capitán Edward Bamford, RMLI, que ya había ganado una DSO en Jutlandia en 1916 y mandado la Compañía B en Zeebrugge, y el sargento Norman Finch, segundo al mando de los cañones Bofors y las Lewis a bordo del *Vindictive*, debían ser condecorados con las dos Cruces Victoria concedidas a los *Royal Marines*. Sus medallas están en el museo del Cuerpo en Eastney, expuestas junto a las otras ocho medallas similares que poseen los RM.

También se decidió que, en memoria de su valiente actuación en Zeebrugge, ninguna otra unidad de los *Royal Marines* volviese a ostentar el título de 4.º Batallón, nombre que permanecería para siempre como su homenaje póstumo. Desde entonces, la fecha del 23 de abril, día de San Jorge, se ha celebrado como Fecha de Conmemoración del Cuerpo y aún se mantiene un servicio anual en Merseyside. El buque de transporte *Royal Iris*, que lleva la placa de conmemoración de su predecesor, sale al mar y echa al agua coronas de flores en recuerdo de los muertos de aquella terrible noche.

Abajo: Abandonados accidentalmente a su suerte por el *Vindictive*, un total de 12 infantes de marina de la Compañía C (Plymouth) del 4.º Batallón, junto a un sargento de transmisiones y un marinero, fueron hechos prisioneros en el muelle de Zeebrugge. De los 86 oficiales y 1 698 suboficiales y soldados que zarparon para Zeebrugge, los *Royal Marines* perdieron unos 750. La mayoría de los otros elementos de combate procedían de la Real Reserva Naval y la Real Reserva Naval de Voluntarios.



MUERTE EN DAK TO



LA 173.ª BRIGADA AERO-TRANSPORTADA

La 173.ª Brigada Aerotransportada se formó el 26 de marzo de 1963 y fue la primera unidad de combate importante del Ejército estadounidense desplegada en Vietnam, pues llegó a Vung Tau el 5 de mayo de 1965. Con su cuartel general en Bien Hoa, realizó varias incursiones en la Zona de Guerra D en junio y julio, y en agosto se trasladó a Pleiku, en las tierras altas del centro, en su primera misión de respuesta móvil, la función para la que estaba destinada en el conflicto vietnamita. Al principio, el elemento de combate de la brigada se componía del 1.er y 2.º Batallones del 503.º (Aerotransportado) de Infantería, pero durante la guerra aumentó hasta incorporar los cuatro batallones del 503.º. La primera gran batalla de la brigada en la guerra tuvo lugar frente al Viet Cong en la Zona de Guerra D en noviembre de 1965. En el otoño de 1966, Estados Unidos inició acciones de búsqueda y destrucción a gran escala y se envió a la 173.ª como parte de la operación *"Attleboro"*. A comienzos de 1967 la 173.ª participó en más operaciones al norte de Saigón y el 22 de febrero el 2.º Batallón de la brigada realizó su primer salto de combate como parte de la operación *"Junction City"*. En 1969, como parte de la política de vietnamización, la 173.ª cooperó con la 22.ª y 23.ª Divisiones del Ejército sudvietnamita en la Zona Táctica del II Cuerpo. Después de más de siete años de combates, la brigada abandonó finalmente Vietnam en agosto de 1971.

Arriba: Una insignia de la 173.ª Aerotransportada.

G Caron/John Hillelson Agen

Página anterior: Hombres del 4.º Batallón del 503.º de Infantería inician el asalto por las laderas de la Cota 875 el último día de la batalla.

Izquierda: El severo rostro de la guerra en las Tierras Altas del centro. Inferior: Paracaidistas de la 173.ª Aerotransportada. Abajo: Un guerrillero vietnamita hecho prisionero.





En Dak To, los paracaidistas de la 173.ª Brigada Aerotransportada norteamericana sufrieron una serie de incesantes ataques enemigos antes de lanzar su asalto final contra el EVN en la Cota 875.

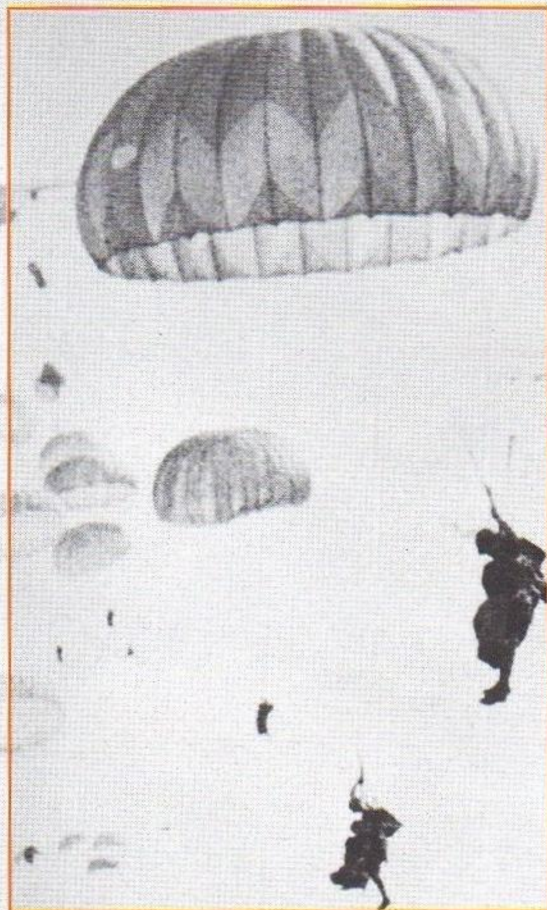
El cuatrimotor de transporte C-130 atravesó la densa capa de nubes bajas nada más despegar de la pista de Dak To, un lugar pequeño y escondido situado en el corazón de las tierras altas centrales de Vietnam del Sur, unos 25 km al este del comienzo de la frontera entre Laos y Camboya. Las condiciones para un puente aéreo no eran buenas. Cuando el avión ascendió por encima de la capa de nubes, sus pilotos se encontraron con un paisaje oscuro y adusto de picos elevados y dentados que surgían siniestramente de la pesada neblina que se arremolinaba sobre los valles. Era un mal sitio para un puente aéreo y un mal sitio para combatir.

Apiñados en el interior de los C-130 iban dos batallones paracaidistas de la 173.ª Brigada Aerotransportada norteamericana, una unidad de combate sólida y profesional, recién formada y que se había ganado el apodo de *"Herd"* (rebaño) debido a la estrecha camaradería que existía en toda la unidad. La 173.ª había sido la primera gran unidad de combate del Ejército norteamericano llegada a Vietnam y sus hombres eran ya veteranos de una gran cantidad de operaciones efectuadas contra el Viet Cong y el Ejército norvietnamita (EVN). En consonancia con la tradición de las unidades aerotransportadas norteamericanas, les gustaba combatir, a pesar del alto nivel de bajas que resultaba de un espíritu tan agresivo. La 173.ª ganó muchas batallas, pero en su contra también perdió muchos hombres.

El difícil puente aéreo hacia Dak To se realizó el 17 de junio de 1967, un año que pasaría a los anales de la guerra de Vietnam como "el año de las grandes batallas". La 173.ª ya había tomado parte en las operaciones *"Cedar Falls"* y *"Junction City"* –de búsqueda y destrucción en las Zonas de Guerra C y D– aquel año y ahora participaba en la batalla por las Tierras Altas. Para los paracaidistas de la 173.ª, aquel año culminaría con la feroz contienda por la Cota 875, una batalla que figuraría junto a las hazañas de sus antecesores de la 503.ª (Aerotransportada) de Infantería, quienes habían realizado el legendario desembarco aéreo sobre la fortaleza insular de Corregidor durante la campaña del Pacífico contra los japoneses en la Segunda Guerra Mundial.

Cinco días después del puente aéreo, el "rebaño" entraba en acción. Al amanecer del 22 de junio los hombres de la Compañía A del 2.° Batallón de la 503.ª de Infantería levantaban el campo y abandonaban el lugar donde habían pasado la noche. El avance era lento a través de la densa jungla formada por altos bambúes. Mientras se abrían paso por una empinada línea de cerros hacia el puesto de mando de la brigada en Dak To, la escuadra en vanguardia dio contra un muro formado por fuego de ametralladora norvietnamita. Tras ponerse a cubierto pidieron inmediatamente fuego de apoyo a la artillería y a los aviones de la Fuerza Aérea, pero ni las bombas, ni el *napalm*, ni los proyectiles de 105 mm consiguieron expulsar a las fuerzas del EVN atrincheradas. Se ordenó a dos secciones encargarse del enemigo mientras que el resto de la compañía trepó de vuelta al cerro para abrir una zona de aterrizaje (ZA) para un helicóptero. Poco después se perdió todo contacto con las secciones de asalto.

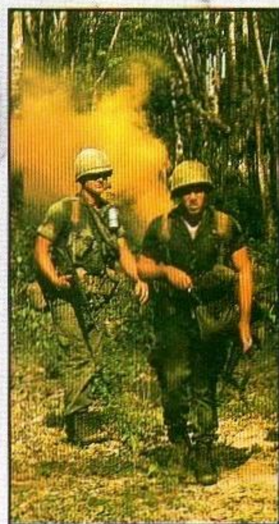
Mientras tanto, se envió por delante a las Compañías B y C del 2.° para reforzar a sus ajetreados compañeros. Se llevó en helicóptero a la Compañía B hacia un claro cercano del bosque, pero fue objeto de un denso tiroteo mientras intentaba abrirse paso hacia el furioso combate. La Compañía C tuvo más suerte y consiguió alcanzar la zona de batalla poco después del mediodía, pero también quedó inmovilizada por la potencia del fuego procedente de las casamatas escondidas y los sistemas de trincheras del EVN. El día 23, la batalla se estabilizó y las compañías de apoyo pudieron desplazarse a la zona donde las dos secciones avanzadas de la Compañía A


Popperfoto

habían entablado su último combate. Allí, en medio de una desolación fantasmal dominada por la neblina, árboles astillados y desechos de guerra, encontraron los cuerpos de 76 compañeros paracaidistas. Aquello era sólo el anuncio de lo que tendría lugar en la batalla por la zona en torno a Dak To.

Una semana después, las fuerzas norteamericanas y aliadas se reforzaron en las Tierras Altas con la llegada del resto de la 173.ª junto con la 3.ª Brigada del 1.° de Caballería Aérea y tres batallones de soldados sudvietnamitas (ARVN) a la ciudad de Kontum, 40 km al sur de Dak To. Siguieron varios meses de patrullas en la zona. La estación de los monzones trajo lluvias torrenciales y densas nieblas que convirtieron las carreteras en mares de barro y, durante mucho tiempo, hubo que transportar los suministros y municiones por aire. La zona estaba repleta de fuerzas norvietnamitas. Mientras las unidades norteamericanas realizaban los asaltos en helicóptero y trabajaban exhaustivamente en patrullas de a pie, el EVN estaba bien atrincherado y combatía desde unos complejos escondidos y muy bien preparados de casamatas fortificadas en las profundidades de la selva. Las bajas en la 173.ª aumentaban.

A mediados de agosto, después de tres meses de operaciones en la jungla, la fatigada 173.ª fue retirada


Tim Page

SALTO DE COMBATE

A las 08,25 horas del 22 de febrero de 1967, el primero de 16 aviones C-130 se elevó en el aire desde la pista de la base aérea de Bien Hoa. A bordo de esos aparatos había 845 paracaidistas de la 173.ª Aerotransportada en ruta hacia la Zona de Guerra C, al norte de Saigón. La 173.ª fue enviada como parte de las fuerzas participantes en la operación *"Junction City"*. La decisión de lanzar a la 173.ª, en lugar de transportarla en helicópteros, había sido idea del teniente coronel Robert H. Sigholtz, comandante de la fuerza operacional aerotransportada. Sigholtz alegó que tendría a toda su fuerza en campaña y lista para el combate en 10 minutos; si se utilizaban helicópteros tardarían al menos dos horas y supondría 120 salidas de los mismos. A las 09,00, la 173.ª inició su salto. El primero en lanzarse fue el general John R. Deane, que dirigía a sus hombres en el primer salto de combate de la guerra de Vietnam. Los C-130 cruzaban la zona elegida marcada con humo de color por un controlador aéreo, a intervalos de 20 segundos, según lo prescrito, y todo marchó según el plan. La brigada informó únicamente de 11 heridos leves y ningún soldado resultó herido durante el descenso.

Arriba: Soldados de la 173.ª Aerotransportada en la jungla después del salto de combate del 22 de febrero.

Tim Page



Arriba: La agonía de la 173.ª. En la Cota 875, los hombres del 2.º Batallón del 503.º de Infantería sufrieron un espantoso número de bajas mientras defendían sus posiciones frente a los decididos asaltos del EVN.

a la ciudad costera de Tuy Hoa, en donde el general Leo. H. Schweiter asumió el mando de la brigada. Sin embargo, en octubre los servicios de información norteamericanos detectaron una concentración paulatina de tropas enemigas en la provincia de Kontum; el EVN trasladaba el grueso de sus regimientos desde las bases de la frontera camboyana y otras zonas remotas de las Tierras Altas, y los preparaba para una campaña en la provincia. El teniente general William B. Rosson, al mando de la I Fuerza de Campaña norteamericana, respondió con el refuerzo de sus tropas en la zona para contrarrestar la expansión enemiga. Entre las fuerzas enviadas a Dak To, que ahora se había convertido en el principal centro logístico de la zona, estaba el 4.º Batallón del 503.º de Infantería de la 173.ª, al mando del teniente coronel James H. Johnson. El 4.º Batallón fue transportado por aire el 1 de noviembre.

Inmediatamente se abrió fuego contra la oleada de asalto, que fue rechazada

Inmediatamente se ordenó a Johnson y sus hombres cubrir la zona al oeste de Dak To, y el batallón se abrió paso hacia Ben Het, a unos 15 km, donde se instaló una base de fuego de apoyo para cubrir las operaciones terrestres. Después, tras avanzar hacia el sudoeste, las Compañías A, C y D se desplazaron en direcciones divergentes para intentar localizar al EVN. Cada hombre llevaba una mochila de 20 kg con raciones C para varios días, 500 cartuchos de 5,56 mm, granadas de fragmentación y fumígenas, 200 cartuchos de 7,62 mm para la "cerda" –la ametralladora M60–, su fusil M16 y tres cantimploras de agua. Varios días de exhaustivas patrullas dieron muy poco resultado, pero el 6 de noviembre comenzaron a materializarse huellas de presencia enemiga en las cercanías inmediatas. Al amanecer del día 6, la Compañía D, al mando del capitán Thomas Baird, marchó por la línea de cerros de una zona conocida como Cauce de Ngok Kom. A las 11,30 horas, la escuadra de exploración localizó un cable de comunicaciones del EVN que desaparecía por un camino hacia la jungla. Baird solicitó permiso al teniente coronel Johnson, que supervisaba las operaciones desde un helicóptero de mando, para seguir el cable. Conforme la Compañía D seguía el rastro del cable, iba encontrando más señales de reciente actividad enemiga. Baird montó con sus hombres un perímetro defensivo en previsión de una posible emboscada del EVN y la compañía avanzaba con precaución, escuadra por escuadra. De repente, el áspero tableteo del fuego automático recibió a los elementos avanzados cuando comenzaban a subir la colina.

Baird aseguró inmediatamente la retaguardia y los flancos, y después pidió cobertura aérea y fuego de artillería de 105 mm a la base de Ben Het. Entonces, la 2.ª Sección, en cabeza, retrocedió para completar la formación defensiva y, mientras lo hacía, el enemi-

Dak To

noviembre de 1967

En junio de 1967, los expertos paracaidistas de la 173.ª Brigada Aerotransportada norteamericana llegaron a Dak To, en Vietnam del Sur, para iniciar una misión de combate contra las fuerzas norvietnamitas en la zona. La operación terminó con las feroces batallas de noviembre en las colinas al sur de Dak To.



Claves

Fuerzas sudvietnamitas y de EEUU

Fuerzas norvietnamitas

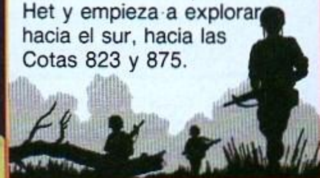
Abajo: Inmovilizados en la Cota 875, los paracaidistas de la 173.ª Brigada Aerotransportada luchan por sus vidas. Extremo derecho: Miembros de la 173.ª bajo el fuego enemigo.





Dak To

1 de nov. El 4.º Batallón del 503.º de Infantería de la 173.ª Brigada Aerotransportada es transportado en helicóptero hacia Dak To, como refuerzo. El batallón se desplaza a Ben Het y empieza a explorar hacia el sur, hacia las Cotas 823 y 875.



Cota 823

6 de nov. La Cía. B es objeto de un ataque al establecer su perímetro en la Cota 823. **7 de nov.** Una serie de ataques aéreos obliga al enemigo a retroceder. El 4.º Batallón es sustituido por el 1.º y el 2.º para avanzar sobre la Cota 875.



Ngok Kom Leat

6 de nov. 11,30 Cuando la Compañía se traslada a la línea del cerro de Ngok Kom Leat, es objeto de un ataque enemigo. La compañía asegura su perímetro y pide un ataque aéreo y apoyo artillero a la base de Ben Het.



go lanzó un ataque. Entre quince y veinte soldados norvietnamitas saltaron de los árboles por detrás de una cortina de fuego automático y varios paracaidistas cayeron muertos o heridos. Inmediatamente se abrió fuego contra la oleada de asalto y se rechazó a la fuerza del EVN. Minutos después, el enemigo se lanzaba de nuevo sobre la 173.ª, esta vez desde una dirección distinta. Una vez más, el fuego de los norteamericanos los rechazó. Los ataques aéreos de precisión con *napalm*, bombas de 110 kg y fuego de cañón mantuvo sus cabezas agachadas durante un rato pero, al atardecer, el EVN reanudó su ataque. Durante la hora siguiente aumentó la presión, aunque el perímetro de la compañía se mantuvo firme.

Mientras tanto, al tiempo que la Compañía D contenía al EVN en el cauce de Ngok Kom, la Compañía B, al mando del capitán George Baldridge, se había adelantado en helicóptero para instalar otra base de fuego de apoyo en lo alto de la Cota 823. Este lugar dominante estaba situado a unos 1 500 m al sur de las posiciones de la Compañía D, al otro lado de un profundo valle. Al aterrizar, Baldridge y sus hombres encontraron varios soldados del EVN muertos por el bombardeo de artillería efectuado para formar una ZA para el envío de la compañía. Rápidamente, Baldridge, situó a sus hombres en un perímetro defensivo para proteger las cercanías a la cima de la 823 de un ataque sorpresa. Apenas se habían organizado los hombres cuando un puesto de observación ocupado por dos paracaidistas de la 3.ª Sección en la ladera occidental fue destruido por una salvaje descarga de fuego de armas portátiles a quemarropa. Una fuerza de auxilio, enviada colina abajo, fue aniquilada de modo similar. Baldridge pidió fuego de morteros y barrió la ladera occidental con proyectiles de 60 mm y 81 mm mientras el EVN acentuaba su ataque, cargaba colina arriba y entablaba combate a corta distancia con las posiciones de la 3.ª Sección en la cima. Durante 20 minutos, la 173.ª arremetió desesperadamente contra el avance enemigo y, finalmente, abortó el ataque. Esta tregua en el combate permitió que la compañía se reorganizara; se cerraron las brechas abiertas en el perímetro y se atendió a los heridos.

Se desbarató el ataque con una implacable cortina de fuego que hizo pedazos la compañía

A las 15,15 horas, el EVN volvió a la carga, pero una M60 y un cañón sin retroceso de 90 mm situados en el cráter de una explosión desorganizaron este segundo ataque. Los dos asaltos habían dejado a la Compañía B con siete muertos y 13 heridos. A las 15,30 llegaron los morteros. El teniente coronel Johnson, que sobrevolaba la colina en su helicóptero de mando, observaba cómo las bombas caían sobre las líneas de la compañía. Cuando Baldridge, alcanzado por un trozo de metralla, dejó a la compañía temporalmente sin mando, Johnson se acercó al lugar y dejó en tierra al oficial ejecutivo del batallón y a otros dos oficiales, bajo una lluvia de fuego enemigo.

El EVN hostigaba ahora a la compañía en el perímetro de la 823 por el este y al oeste. Sus elementos avanzados estaban al alcance de las granadas de los inmovilizados paracaidistas y cualquier movimiento era recibido con una lluvia de granadas y fuego de AK47. En uno de los puestos, un soldado que oyó un ruido cerca de él, entre el bambú, asomó lentamente la cabeza y vio un soldado norvietnamita a sólo cinco metros. Un proyectil procedente de un lanzagranadas M79 lo abatió, pero este incidente marcó el comienzo de una terrorífica noche de combates cuerpo a cuerpo alrededor del perímetro. Durante toda la noche, bajo la luz espectral de las bengalas, el EVN se lanzó sobre las defensas norteamericanas en pequeños grupos de hombres que se arrastraban hasta los abrigos de los paracaidistas y los destruían.

Con las primeras luces del amanecer llegó toda la furia del fuego norteamericano y los refuerzos para los exhaustos hombres de la 173.ª. Grupos de helicópteros barrían las posiciones enemigas mientras los cazabombarderos F-100 arrasaban las laderas de la Cota 823 con bombas y *napalm*, algunas de las cuales cayeron muy cerca de las posiciones de la compañía. El EVN inició la retirada colina abajo en medio de aquel diluvio de fuego, y la Compañía B fue reforzada. Después de las batallas en el Cauce de Ngok Kom y la Cota 823, el general Schweiter trasladó los restantes batallones de la 173.ª de Tuy Hoa a Kontum y hacia la zona de operaciones. Los hombres del 4.º Batallón del 503.º de Infantería fueron retirados y sustituidos por nuevos soldados del 1.er Batallón y se envió al 2.º al combate, que se intensificaba sin cesar en torno a Dak To, el 12 de noviembre. Al día siguiente, el 2.º Batallón entraba de nuevo en acción.

Por primera vez desde que comenzara la batalla, el 2.º Batallón pudo evacuar sus bajas

En la tarde del día 13, la Compañía B del batallón examinaba una posible posición para acampar por la noche, cuando localizó dos casamatas del EVN. Gracias al cañón sin retroceso de 90 mm que los paracaidistas habían arrastrado por aquel terreno tan difícil, se lanzaron unos 20 proyectiles rompedores sobre las posiciones enemigas. El ataque fue recibido con una cortina de fuego de armas portátiles que desorganizó a la compañía mientras ésta pugnaba por adoptar una posición defensiva. La infantería del EVN surgió de entre el bambú y la Compañía B quedó sumergida en una marea creciente de explosiones de granadas y fuego de cohetes. La situación era caótica. Entre el bambú era imposible distinguir al enemigo, y las órdenes gritadas quedaban apagadas por el fragor de aquella furiosa contienda. Pronto llegó el apoyo de la Compañía A pero, durante toda la noche, ambas compañías fueron atacadas con granadas, armas portátiles y ametralladoras pesadas desde escasa distancia. Al llegar la mañana, el EVN se retiró de aquel campo de batalla.

Cuatro días después estalló de nuevo la batalla en los alrededores de Dak To. Aquella fase constituiría el último paso de la lucha por las Tierras Altas de 1967: el asalto a la Cota 875. El 18 de noviembre, una patrulla de las Fuerzas Especiales de montañeses descubrió un gran complejo de casamatas enemigas ocupadas por soldados del 174.º Regimiento del EVN en las laderas de la Cota 875, unos 20 km al oeste de Dak To. La patrulla se retiró rápidamente y el teniente coronel James Stevenson, comandante del 2.º Batallón del 503.º de Infantería, recibió la orden de despejar aquellas formidables posiciones. En la mañana del 19, las Compañías C y D de su batallón se trasladaron a la colina. Pronto los recibió un denso fuego norvietnamita y después, a media mañana, el regimiento del EVN lanzó una oleada de fuerzas de asalto contra las dos compañías. Mientras se ponía a cubierto, la 173.ª luchaba por contener el ataque, al tiempo que los regulares norvietnamitas, uniformados de verde, se arrojaban sobre sus posiciones en pequeños grupos. Las bajas fueron numerosas. Al pie de la ladera, la Compañía A –la fuerza de reserva– abría una zona de



Derecha: Soldados del 2.º Batallón del 503.º de Infantería buscan casamatas del EVN tras la toma de la Cota 875. Extremo derecho: Un helicóptero lleva suministros a los hombres de la 173.ª.

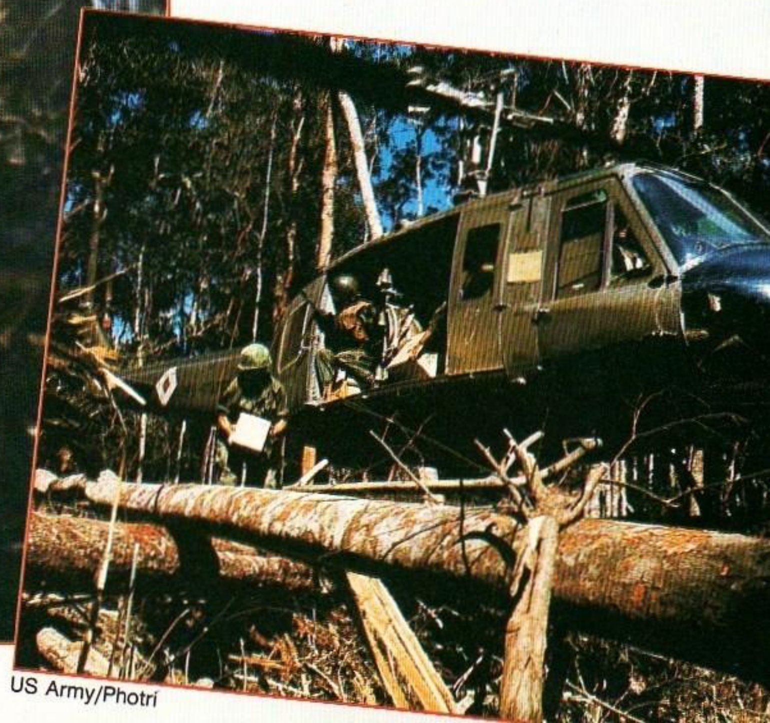
US Army/Photri

aterrizaje para el reabastecimiento y la evacuación de bajas. Mientras macheteaban el bambú y los matorrales, también ellos se vieron sometidos repentinamente a un ataque por los flancos. Dos secciones quedaron literalmente diezmadas por el asalto norvietnamita. Con sus seis mandos caídos en el salvaje combate cuerpo a cuerpo, el resto de la maltrecha compañía trepó colina arriba para unirse al perímetro ocupado por las Compañías C y D.

Mientras la 173.ª luchaba por organizar una defensa sólida, el desastre llegó de un modo inesperado. Una bomba de la Fuerza Aérea norteamericana erró su blanco y explosionó a la altura de los árboles por encima de los defensores, y barrió al batallón allí situado. Unos 20 hombres quedaron hechos pedazos y otros 30 gravemente heridos. Ante la carencia de una ZA, los heridos permanecieron donde habían caído y el único médico superviviente tuvo que enfrentarse a una horrenda carnicería.

Durante toda la noche, los paracaidistas lucharon por sobrevivir mientras la batalla no cesaba alrededor de su pequeño y destrozado perímetro, sembrado de muertos y moribundos. Al amanecer del día 20, los veteranos del teniente coronel Johnson, en la Cota 823, reanudaron la batalla y, aquella noche, subieron por la ladera hasta las sitiadas posiciones del 2.° Batallón. Se despejó una zona de aterrizaje en la jungla y, por primera vez desde el comienzo de la batalla, el 2.° Batallón pudo evacuar sus bajas.

Al día siguiente, la artillería y la Fuerza Aérea efectuaron un enorme esfuerzo contra el enemigo que rodeaba la colina. Durante siete largas horas, el *napalm*, el fuego de cañón y las bombas convirtieron las laderas en un dantesco escenario de cráteres y árboles astillados. Poco después del mediodía, los paracaidistas de la 173.ª se prepararon para lanzar un contrataque sobre el EVN. A las 15,00 horas, los hombres empezaron a avanzar a un ritmo lento bajo un denso fuego procedente de las casamatas enemigas sólidamente fortificadas que habían sobrevivido a la furia del bombardeo de aquel día. A pesar de la resuelta defensa norvietnamita, la 173.ª avanzó y el 22 de noviembre se inició el asalto final sobre la Cota 875. Mientras los paracaidistas avanzaban hacia la cima de la colina, quedaron sorprendidos por la falta de resistencia: el EVN se había ido. Tras alcanzar la cima a las 11,55 horas, los hombres de la 173.ª celebraron su penosa victoria.



US Army/Photrí

VICTORIA EN VIMY

En abril de 1917, el Alto Mando alemán se jactaba de que el cerro de Vimy era inexpugnable, pero el Cuerpo Canadiense se encargó de demostrar lo contrario.

En las primeras horas del 9 de abril de 1917, la infantería del Cuerpo Canadiense extendió las trincheras y túneles de comunicaciones hacia la primera línea y las zapas de vanguardia que constituirían la línea de partida en el asalto sobre el famoso cerro de Vimy. Los alemanes lo habían ocupado en octubre de 1914 y desde entonces habían construido un vasto complejo de emplazamientos y trincheras bajo el que había inmensas cuevas subterráneas y kilómetros de túneles. Como fortificación era comparable al peñón de Gibraltar y, en 1915, los franceses habían perdido

Infante canadiense, Cerro de Vimy, abril de 1917

Este soldado de la 4.ª División lleva el uniforme reglamentario del Ejército Británico además de un chaquetón de cuero sin mangas para mayor protección contra el frío. Lleva colgada del cuello una máscara antigás y, del hombro, un fusil británico de 7,7 mm.



ya 150 000 hombres en una serie de valientes pero fallidos intentos de arrebatar el cerro al Ejército alemán. Ahora era el turno de los canadienses. En los momentos previos a la señal de ataque, los hombres se preparaban para lo que les aguardaba: tomaron ron, revisaron sus armas y calaron las bayonetas.

El clima era atroz y los ateridos hombres contemplaban las ráfagas de agua y nieve que azotaban el maltrecho aspecto de la tierra de nadie hasta que, justo a las 05,30 horas, el silencio del alba fue quebrado por el estampido de 1 000 cañones. Todos los presentes se estremecieron por lo súbito e impresionante del bombardeo, sentimiento reflejado en la narración de un infante: "La atmósfera estaba repleta de proyectiles que pasaban silbando por encima de nosotros y parecía como si todos los cañones se hubiesen disparado con un mecanismo de relojería. La línea alemana escupía fuego en toda su longitud y parecía estar envuelta en un manto de relámpagos".

Los canadienses salieron de sus trincheras hacia la tierra de nadie mientras que los atónitos soldados alemanes de la primera línea lanzaban una brillante multitud de cohetes de SOS en una desesperada petición de fuego de apoyo a sus propios cañones. La batalla del cerro de Vimy había empezado.

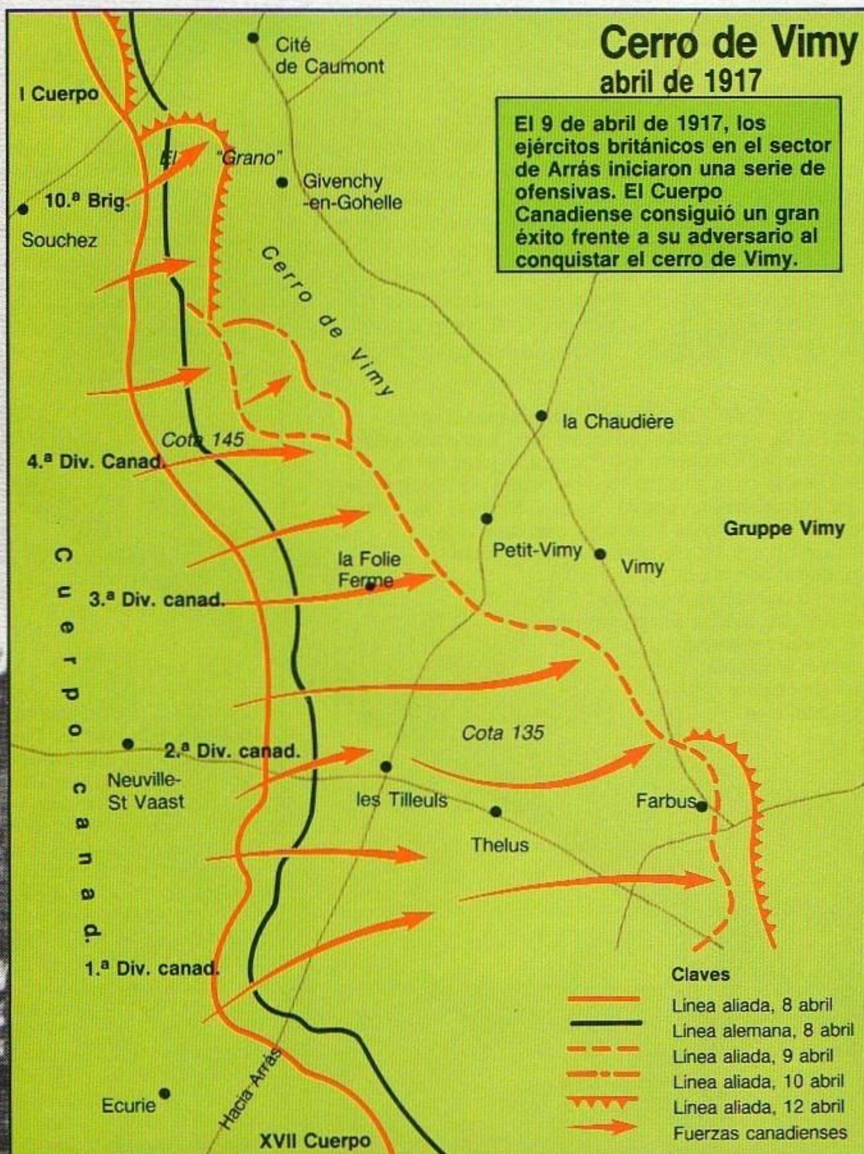
Este asalto formaba parte de la batalla de Arrás, un ataque del Primero y Tercer Ejércitos británicos organizado para desviar la atención de la principal ofensiva francesa de 1917, dirigida por el general Robert Nivelle. El cerro de Vimy no resaltaba de modo especial en el paisaje; se elevaba a una altura máxima de sólo 145 m (Cota 145) y se alargaba en dirección sudeste poco más de seis kilómetros, desde el pueblo de Givenchy-en-Gohelle hasta el bosque de Farbus. La primera línea de Vimy recorría un eje directo norte-sur y los canadienses empezaron a ocupar los 6 500 m del frente al pie del cerro a partir de diciembre de 1916. El Cuerpo Canadiense, uno de los



En el cerro de Vimy, la artillería británica (abajo, izquierda y fotografía principal) creó una cortina de fuego móvil constante a 100 m por delante de la infantería: cada tres minutos avanzaba otros 100 m para que los infantes pudieran seguir sus pasos. Un soldado del 2.° de Fusileros Montados canadiense lo describió así: "fue la cortina de fuego más perfecta de toda la guerra, perfectamente sincronizada." Abajo: Las fuertes lluvias previas al asalto causaron serios problemas a este convoy de munición.

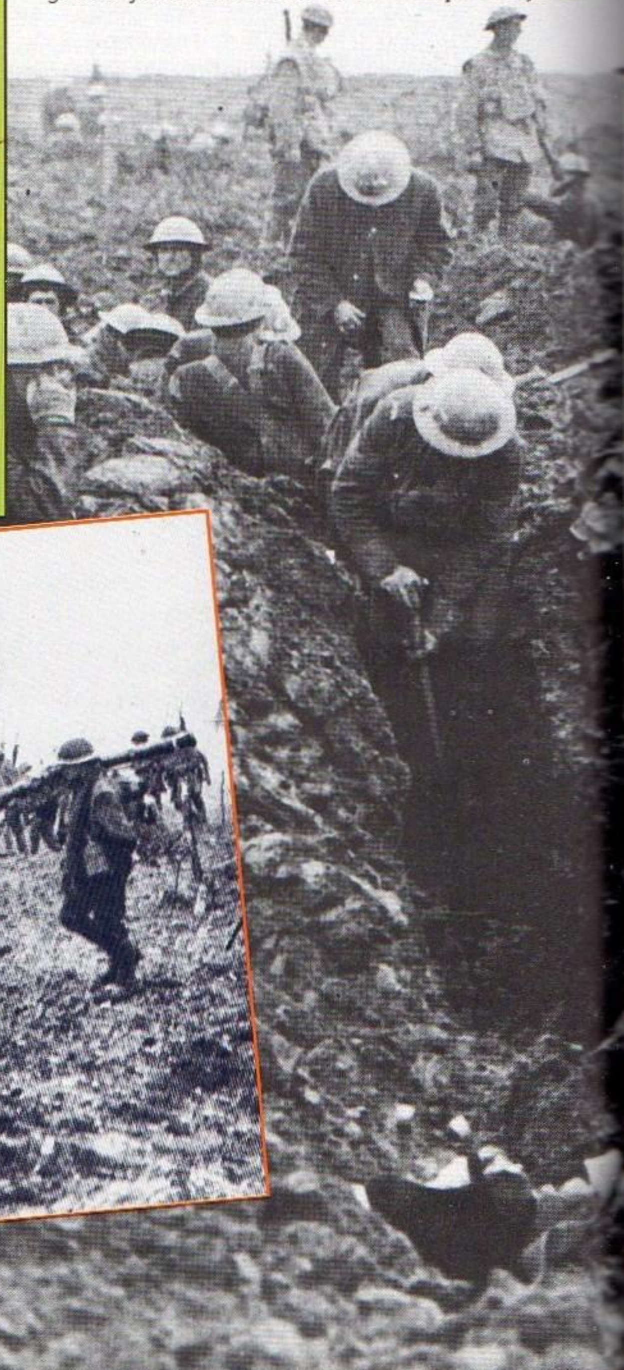
APLASTAR LAS DEFENSAS

En el asalto sobre el cerro de Vimy, al entusiasmo de los canadienses se sumó la planificación más meticulosa. La ofensiva del Somme de 1916 había resultado desastrosa para la infantería, que se enfrentaba a unas sólidas posiciones defensivas y, por ello, se pensó en la artillería como clave para desbaratar las defensas alemanas de Vimy. Se empleó un bombardeo intensivo de dos semanas para pulverizar las posiciones enemigas, en el que se combinó el uso del armamento con unas técnicas nuevas y unos proyectiles muy perfeccionados. Participaron unos 1 000 cañones, concentrados en un estrecho frente y con los que se superó la cifra del bombardeo del Somme (un cañón pesado de cada 52 m y uno de campaña cada 18 m) al instalarse una pieza pesada cada 18 m y una de las segundas cada 9 m. De gran importancia en el plan de fuego fue el tiro de contrabatería, que intentaba neutralizar a la artillería alemana antes de que la infantería iniciase su asalto. Para localizar los cañones enemigos, la artillería británica y canadiense hicieron una amplia utilización de la observación aérea y terrestre, además de las correspondientes interceptaciones de radio, telegráficas y el interrogatorio de prisioneros. El día del ataque, el 9 de abril de 1917, la artillería alemana fue batida por los cañones británicos y canadienses, testimonio de la eficacia de sus técnicas de contrabatería. Las tropas fueron unánimes al elogiar a la artillería, cuyo bombardeo resultó muy eficaz frente a las trincheras alemanas y creó una cortina de fuego móvil altamente resolutiva.



tres del Primer Ejército británico, estaba mandado por el teniente general sir Julian Byng y se componía de cuatro divisiones completas apoyadas en esta operación por la 5.ª División británica (en reserva), además de cañones pesados y obuses adicionales del vecino I Cuerpo en apoyo de la propia artillería canadiense. Estos y otros refuerzos (unidades de zapadores) elevaban los efectivos del Cuerpo Canadiense a unos 170 000 hombres, de los que algo menos de 100 000 eran de esa nacionalidad. Entre esos 100 000 estaban las 12 brigadas de la infantería canadiense, cuya misión consistía en asegurar el cerro.

Los canadienses ya habían demostrado ser soldados de primera clase durante la segunda batalla de Yprés, en la que defendieron la línea durante el súbito ataque alemán con gases, en abril de 1915. Esa terrible contienda de desgaste que se denominó batalla del Somme (de julio a noviembre de 1916) proporcionó a los canadienses más experiencia en la guerra de trincheras, y en 1917 ya eran unos expertos en la materia. De modo sorprendente, las enormes pérdidas sufridas en el Somme no minaron la moral de los canadienses y no mermó ni su entusiasmo ni su eficacia, ni siquiera durante las últimas etapas de la guerra. Junto a las divisiones del Cuerpo de Ejército





RHL

Australiano y Neozelandés (ANZAC), los canadienses eran considerados como la mejor infantería en el Frente Occidental; el cerro de Vimy corroboró esta reputación, y en las batallas siguientes mantuvieron el nivel. Los canadienses se enorgullecían de la iniciativa desplegada por todos sus soldados; la clase de tropa podía operar eficazmente sin los oficiales, con una independencia que los convertía en soldados ideales para una acción ofensiva. Esto contrastaba con los mandos y soldados británicos, excelentes en la defensa pero carentes del empuje y la confianza de los canadienses en el ataque.

El plan de acción de las cuatro divisiones de infantería (que iban desde la 1.ª en el flanco derecho a la 4.ª en el izquierdo) era muy simple: avanzar por detrás de la cortina de fuego y ocupar una sección asignada del cerro. Cuatro líneas (negra, roja, azul y marrón) representaban las etapas intermedias del avance y la idea consistía en alcanzar cada una de ellas en un tiempo fijado a fin de mantenerse al ritmo de la cortina de fuego.

Un bombardeo de dos semanas combinado con el mal tiempo se encargó de convertir el cerro de Vimy en un paisaje lunar repleto de cráteres y barro. Cada agujero causado por un proyectil estaba lleno de

Aunque el asalto canadiense formaba parte de la batalla de Arrás, el cerro de Vimy era en sí mismo un objetivo importante: dominaba Douai y toda la planicie de alrededor –un centro de comunicaciones clave para los alemanes– y actuaba como bisagra al enlazar el nuevo sistema de defensa Hindenburg con la primera línea principal alemana. Extremo izquierdo: Con una densa nube de humo que oscurece gran parte del campo de batalla, los soldados canadienses avanzan a través de la Tierra de nadie. Abajo, izquierda: Tras asegurar su objetivo, los canadienses del 19.° Batallón de Infantería construyen trincheras para prevenir un contrataque alemán.

IWM

agua y constituía una trampa mortal para los heridos que caían en ella; muchos hombres se ahogaron de este modo. Pesadamente cargada, la infantería canadiense subió por la ladera en etapas. En el flanco derecho, el avance fue tan rápido que varios soldados excesivamente entusiastas entraron en la propia cortina de fuego.

La intensidad del bombardeo y la velocidad del ataque cogió a los alemanes por sorpresa: muchos de los aturdidos soldados de la primera línea se rindieron mansamente ante el avance canadiense, mientras que aquellos que se habían retirado a sus casamatas subterráneas a prueba de bombas se encontraron desbordados. Un oficial británico asignado a la 2.ª División canadiense destacó las ventajas de tan rápido avance:

"A las 10 de la mañana los canadienses habían capturado el pueblo de Thelus. Cerca de él encontramos un pozo y, para nuestra sorpresa, descubrimos que conducía a un sistema subterráneo de túneles y galerías. Tan inesperado y rápido había sido el ataque que sus moradores preparaban tranquilamente sus desayunos. No ofrecieron resistencia. Entre ellos había un coronel de artillería, propietario de un bonito dormitorio empapelado y una cama de colchón de plumas y sábanas. En la superficie, en el mismo pueblo, los soldados capturaron varios cañones y después continuaron el ataque hacia la cima del cerro, a una distancia de unos 3 500 m."

Gran parte del combate era cuerpo a cuerpo, con granadas y bayonetas

Aunque muchos de los alemanes con quienes combatieron los canadienses accedieron a rendirse, otros soldados más resueltos no cejaron, aunque estuviesen completamente vencidos. Numerosos nidos de ametralladoras que habían sobrevivido al bombardeo resultaron particularmente problemáticos y la mayoría de las bajas canadienses lo fueron a consecuencia de sus disparos. El único modo de neutralizar estos emplazamientos consistía en arrastrarte hasta ellos y arrojarles granadas, un trabajo peligroso que requería nervios de acero.

En el centro del avance, la 3.ª División canadiense encontró una valiente resistencia y hubo numerosos choques. Naturalmente, gran parte del combate fue cuerpo a cuerpo, con granadas y bayonetas como armas más usuales. El soldado Parson, del 2.° de Fusileros Montados canadiense, se unió a un grupo mandado por el sargento Al Swamby –conocido como el "tragafuegos"– en un ataque fuera de programa contra la granja de La Folie. Parson lo narró así:

"Atacamos a ocho *Jerry*. Nos lo hicieron pasar mal y nosotros se lo hicimos pasar mal a ellos, y todo terminó con el sargento Swamby y yo como únicos supervivientes. Nuestro grupo atacó a los servidores de una ametralladora y tres de nuestros hombres murieron. Les lanzamos algunas Mills [granadas] y efectuamos un nuevo intento; dos cayeron muertos. Nos alejamos a unos 25 m y nos lanzamos sobre ellos desde dos direcciones al tiempo que les tirábamos más granadas. Había tres "hunos" vivos en aquella trinchera cuando saltamos dentro. Cuando salimos, había ocho muertos. He de decir que fueron buenos soldados y ni siquiera intentaron rendirse."

A las 07,30 horas, la 3.ª División había alcanzado el límite del bosque de La Folie y logrado así su objetivo principal tras una serie de encarnizados encuentros que duraron sólo dos horas. Pero, aunque las tres primeras divisiones habían tenido un éxito memora-

ble, la 4.ª (en el flanco izquierdo) había sufrido un duro revés. Los objetivos de la división incluían la Cota 145, la parte del compejo más fuertemente defendida, pero el oficial al mando del 87.º Batallón de Infantería cometió un grave error al pedir que no se bombardease con artillería una sección de la línea de trincheras alemanas situada en el centro del avance de la división. Su plan consistía en utilizar la trinchera no bombardeada como línea defensiva desde la que rechazar cualquier contrataque alemán. Sin embargo, al no haber sido castigado previamente, el enemigo pudo montar una sólida defensa y los emplazamientos de ametralladora dispararon sin cesar sobre las líneas de infantería canadiense que avanzaban. Aunque el asalto marchó bien en los primeros momentos, se dislocó en los flancos de la división debido al fracaso en el centro. Más animados, los defensores incluso empezaron a preparar un contrataque contra los canadienses. Enfrentados a una resistencia aún mayor, los atacantes encontraron más soldados alemanes apiñados en los refugios que se habían pasado durante el avance y se necesitó una considerable paciencia para lograr que se rindieran. Un ejemplo de ello lo constituyó un oficial del 38.º Batallón de Infantería, el capitán T.W. Mcdowell, quien ganó una Cruz Victoria. Al alcanzar la línea alemana, Mcdowell se encontró separado de sus hombres hasta que localizó a dos infantes canadienses y, juntos, inutilizaron dos nidos de ametralladoras alemanas. Tras descubrir la entrada de un túnel, Mcdowell descendió solo y se encontró con una cueva ocupada por 75 soldados alemanes. Reaccionando con gran rapidez, comenzó a gritar órdenes dirigidas a una enorme e imaginaria fuerza que esperaba arriba, y después persuadió a los alemanes para que se rindiesen y arrojasen sus armas. Los envió arriba, afuera de la cueva, en grupos de 12 hombres que descubrieron, demasiado tarde, que la "fuerza" de Mcdowell se componía únicamente de dos infantes, que los condujeron a la retaguardia.

Por la tarde se había adelantado bastante, pero la Cota 145 seguía firmemente en manos alemanas. Se tomó la decisión de reanudar el ataque al día siguiente por medio de la descansada 10.ª Brigada de Infantería. Se dirigió un denso bombardeo contra la Cota 145 mientras dos batallones cargaban sobre la posición alemana. Los canadienses irrumpieron sobre las defensas enemigas y, a las 13,15 horas, ese punto clave del dispositivo alemán había caído. Los canadienses expulsaron a los restantes defensores del cerro de Vimy y comenzaron a abrir zanjas como precaución contra un posible contrataque alemán.

Abajo: Prisioneros alemanes llevan heridos canadienses a través del campo de batalla. Derecha: Soldados canadienses examinan el emplazamiento de un cañón capturado. Extremo derecho: El teniente general Julian Byng (a la derecha) y sir Arthur Currie (en el centro). Centro, derecha: Prisioneros de guerra alemanes. Centro, izquierda: El capitán T.W. Mcdowell (a la derecha de la fotografía).

El 12 de abril, el general jefe de la 4.ª División había reorganizado sus fuerzas lo suficiente como para montar la fase final de la operación: asegurar la elevación del extremo norte de Vimy, conocida como "el Grano". Se agruparon más de 100 cañones de campaña y, tras un corto pero intenso bombardeo, la infantería canadiense avanzó sobre "el Grano" con una tormenta de nieve que les empujaba por la espalda. Al anochecer, los alemanes eran prisioneros de los canadienses o, simplemente, cadáveres. El cerro estaba por fin en manos aliadas, hecho aceptado por los comandantes alemanes, que no intentaron lanzar un contrataque sino que retiraron sus tropas tres kilómetros al este.

La historia oficial canadiense dice:

"El Cuerpo Canadiense ha avanzado unos 4 000 m, y capturado 54 cañones, 104 morteros de trinchera y 124 ametralladoras. Ha causado serias pérdidas al enemigo, al que ha hecho más de 4 000 prisioneros. Se ha conseguido la victoria a costa de 10 602 bajas canadienses de todos los empleos."

Aunque la captura del cerro de Vimy sólo fue una parte de la ofensiva de Arrás, al año siguiente se demostró que había merecido la pena, cuando la ofensiva alemana contra Arrás, en marzo de 1918, fracasó contra las defensas británicas del cerro.

La victoria en Vimy convirtió a los canadienses en una verdadera fuerza de combate nacional, capaz de montar sus propias operaciones. En reconocimiento de ello, un militar canadiense, sir Arthur Currie, recibió el mando del Cuerpo. El Ejército francés quedó profundamente impresionado por la actuación de esos hombres y envió oficiales para estudiar cómo habían combatido. Nació un nuevo estilo: los soldados canadienses habían demostrado ser un serio adversario para cualquiera y capaces de montar fructíferas operaciones ofensivas con un nivel de profesionalidad equivalente al de sus oponentes alemanes. En honor al sacrificio canadiense, el gobierno francés cedió en 1922 la Cota 145 en perpetuidad a Canadá y en ella se levanta ahora el Monumento de Guerra, de 40 m, como tributo a los 60 000 canadienses muertos en la Primera Guerra Mundial.

IWM

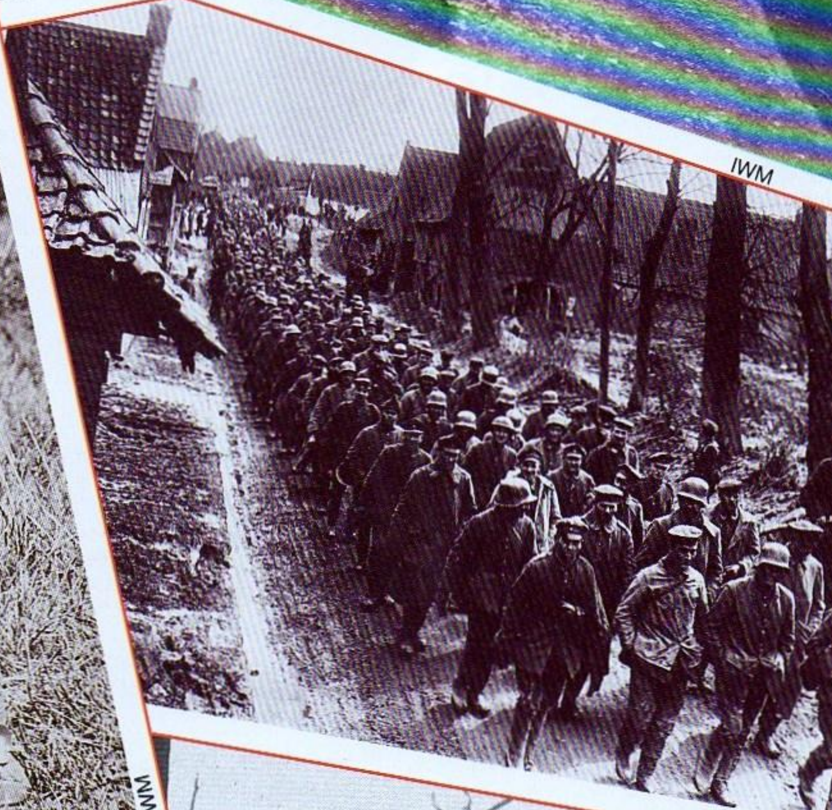














EL CUERPO CANADIENSE

Cuando Canadá se unió a Gran Bretaña en la declaración de guerra a Alemania en 1914, su Fuerza Permanente se componía de sólo 3 000 hombres, organizados en un batallón de infantería, una batería de artillería y dos escuadrones de caballería. Sin embargo, además de esa Fuerza Permanente estaba la llamada Milicia Activa No Permanente (NPAM). La movilización de la milicia canadiense, parcialmente entrenada, había sido rechazada con anterioridad por el gobierno de Canadá. En lugar de ello se pidió voluntarios. A comienzos de setiembre de 1914 se habían presentado unos 30 000, muchos de ellos miembros de la milicia, que formaron el núcleo de la Fuerza Expedicionaria Canadiense (CEF). El primer comandante del Cuerpo Canadiense (arriba, la insignia) fue un militar británico, el teniente general sir Julian Byng, que dirigió el Cuerpo en Vimy y después pasó al mando del Tercer Ejército británico.

Puesto que seguían llegando voluntarios de todas partes de Canadá, se comenzó a alcanzar el nivel divisional. Una peculiaridad del sistema canadiense consistió en la decisión de limitar la CEF a un solo cuerpo de cuatro divisiones que siempre tuviesen sus efectivos al completo y dispusiesen de un apoyo artillero y de ametralladoras a nivel de cuerpo. La 1.ª División canadiense ocupó sus posiciones en el Frente Occidental en marzo de 1915 y las otras tres se le unieron durante los 15 meses siguientes. Desde setiembre de 1916 el Cuerpo Canadiense combatió en el Frente Occidental hasta que los alemanes se rindieron el 11 de noviembre de 1918.



Izquierda: Artilleros canadienses emplean un obús alemán capturado contra las líneas enemigas.

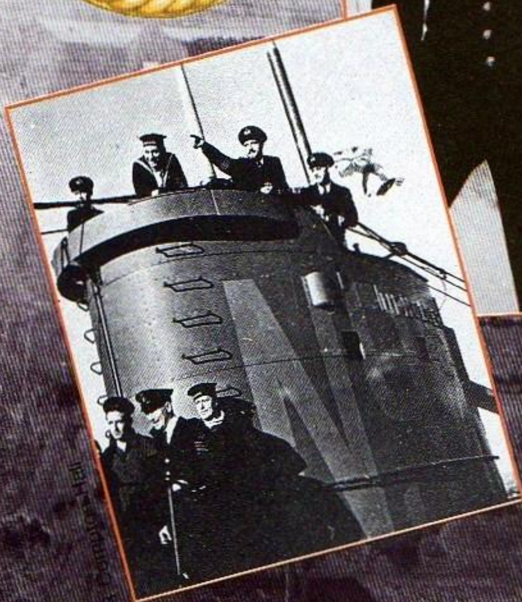
CAPITÁN DE CORBETA MALCOLM DAVID WANKLYN

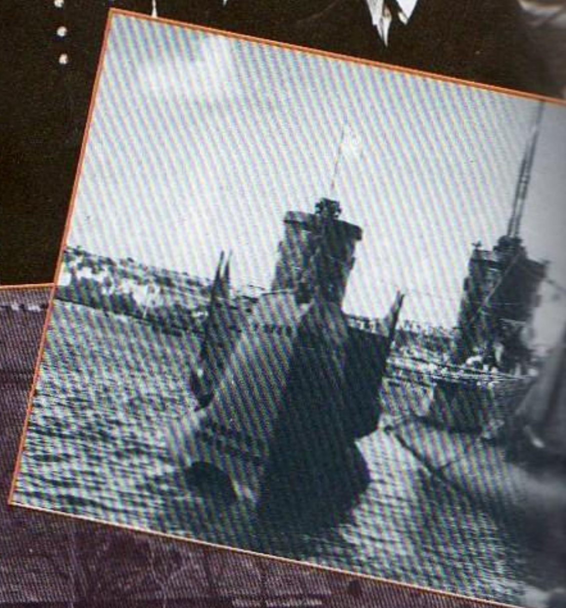
Malcolm David Wanklyn nació en Londres el 28 de junio de 1911. Ingresó en el Colegio Naval de Dartmouth como cadete a la edad de 13 años y medio, y después consiguió una calificación máxima de cinco certificados de primera clase en sus exámenes para teniente de navío. Cinco "sobresalientes" no siempre significaba ser el mejor oficial, pero al talento de Wanklyn se sumaba una personalidad fuerte y llena de recursos. Era práctico además de inteligente: su valiente determinación era su principal característica, y demostraría poseer un don especial para estar en el lugar y en el momento adecuados. Tras haberse ofrecido voluntario en 1933 y mandar brevemente el antiguo *H-31* en patrulla por el Canal y el mar del Norte fue destinado al HMS *Upholder* en agosto de 1940, en Barrow, con sólo 29 años. Wanklyn tenía un rostro penetrante y despierto, con una descuidada barba que le daba aspecto de personaje bíblico. En operaciones llevaba un uniforme impresentable, con los pantalones desgastados y los galones dorados de su chaqueta descosidos y colgando; pero nada de esto mermaba su autoridad. Se habló mucho de las virtudes de Wanklyn. El cabo de operaciones especiales "Dicky" Bird decía que "todos quienes le conocían le respetaban como a un patrón" y cuando el *Upholder* no volvió de la que fue su última patrulla el capitán de navío Simpson escribió al Almirantazgo: "Me parece que Wanklyn era de esa clase de hombres cuya pérdida no puede permitirse la nación".



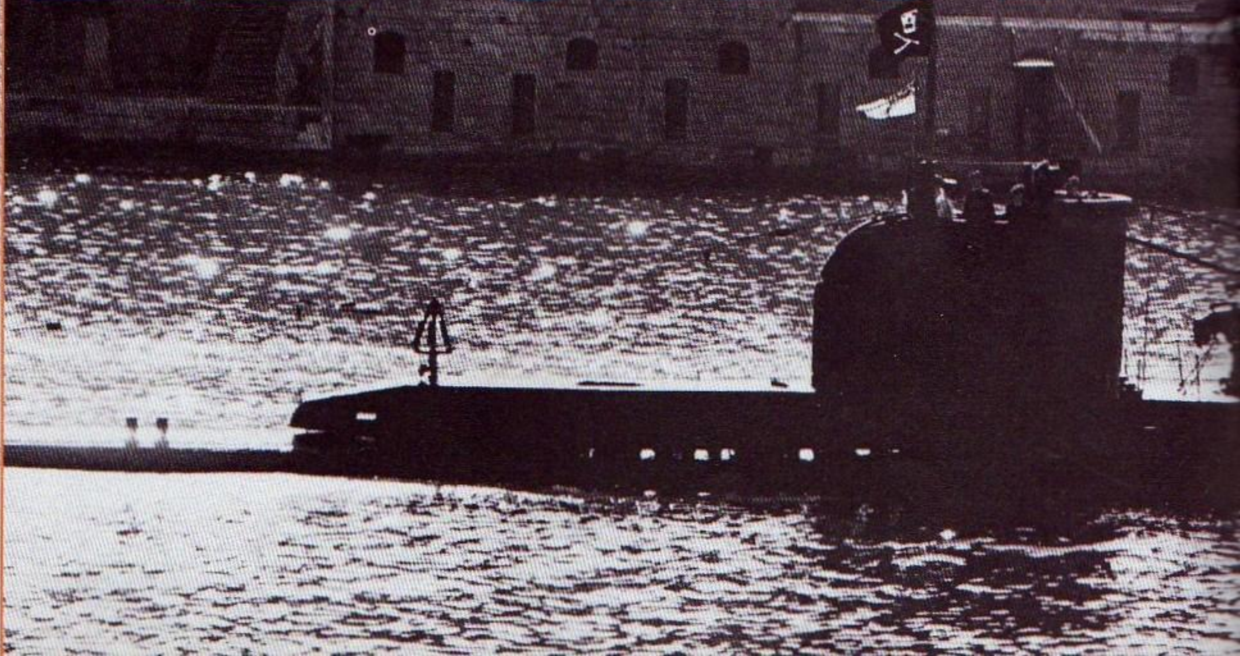
IWM







¡FUEGO EL UNO!



IWM

Izquierda: Con su submarino HMS *Upholder* en segundo plano, el capitán de corbeta Malcolm David Wanklyn posa junto a sus oficiales en el muelle de Lazaretto. Abajo, extremo izquierdo: Wanklyn señala con el brazo desde la torreta. Abajo: Dos submarinos clase "U" de la 10.ª Flotilla a la espera de zarpar del puerto de Cuarentena de Valletta. Inferior: El submarino gemelo del *Upholder*, el HMS *Unrivalled*, entra en Valletta con la *Jolly Roger* al viento de regreso de una incursión.





El HMS *Upholder* tuvo más éxito que ningún otro submarino británico en la campaña destinada a cortar la línea de suministros del *Afrika Korps* de Rommel.

El submarino HMS *Upholder* llegó a Malta el 14 de enero de 1941. Su comandante, el capitán de corbeta Malcolm David Wanklyn, con el menor número de órdenes telegráficas posible hizo maniobrar al buque junto a su fondeadero en Lazaretto Creek, en donde se había establecido una nueva base de submarinos dentro del propio Lazaretto antiguo. Era un impresionante edificio de piedra que había sido utilizado para las cuarentenas durante los días de la peste bubónica. Hacia el sur, en el interior del puerto, estaba flanqueado en el norte por un farallón de piedra que ofrecía una protección natural contra las constantes incursiones aéreas sobre la isla. El Lazaretto había sido bombardeado periódicamente, pero de una manera u otra, la base siempre conseguía mantenerse en funcionamiento bajo el mando de su dinámico comandante en jefe, el capitán de navío "Shrimp" Simpson, y su oficial ingeniero, el capitán de fragata Sam McGregor.

Simpson mandaba la 10.ª Flotilla de Submarinos británica, establecida en Malta para atacar y hostigar a la vital línea de suministros del Eje entre Italia y el norte de África. Cuando las batallas terrestres en el desierto estaban en su apogeo, ambos bandos necesitaban desesperadamente mover refuerzos y suministros. Mientras que los ejércitos aliados, con base en Egipto, tenían que ser avituallados mediante buques, que tenían que cubrir más de 19.000 km a lo largo de El Cabo, las fuerzas de Rommel en Libia recibían sus pertrechos desde Italia a través de la corta ruta del Mediterráneo. Simpson sabía que si no llegaban suministros a Rommel, los alemanes no podrían controlar el norte de África: todo era muy simple.

Llevaba una carga completa de ocho torpedos, cuatro de ellos listos en sus tubos

Wanklyn bajó a tierra y fue el propio "Shrimp" Simpson quien le dio la bienvenida. El *Upholder* era el primer buque llegado de la recién formada flotilla, pues los restantes estaban en camino. Todo escaseaba en la isla, incluso los torpedos. "Shrimp" advirtió a Wanklyn que los "peces" tenían que gastarse con cautela. A la luz de lo que luego sucedería, quizá se recalcó demasiado esa necesidad.

El *Upholder* zarpó el 24 de enero para realizar su primera patrulla y puso rumbo al área occidental de Trípoli. Llevaba su carga completa de ocho torpedos, cuatro de ellos ya dispuestos en sus tubos. Poco después de la medianoche del 26 de enero, mientras las baterías del submarino se recargaban en superficie, el oficial de guardia avistó la sombra vaga de un buque de suministros escoltado por un solo destructor. Wanklyn se decidió por un ataque en superficie; a las 01,30 horas disparó dos torpedos contra el mercante, pero fallaron. Tras evadir al buque de escolta, observó a un segundo mercante pero, aunque también le disparó dos torpedos, ambos se perdieron.

Llegados a este punto deben recordarse los problemas de control de tiro que los capitanes de submarinos de la Segunda Guerra Mundial tenían que resolver. Los torpedos de esa época navegaban a 45 nudos en línea recta y no tenían mecanismos de dirección en la cabeza. Se disparaban en salvas, uno tras otro en la misma dirección y el propio submarino tenía que apuntarse hacia la posición futura del buque enemigo. El intervalo de disparo entre cada torpedo era tal que, de hecho, el propio movimiento del blanco creaba su dispersión. En la actualidad, los torpedos se lanzan en rumbos divergentes, al igual que un abanico ligeramente abierto.

Sólo dos torpedos rara vez eran suficientes para conceder un margen de error a los cálculos que el capitán estaba obligado a realizar. En inmersión, el control de tiro dependía por completo de las observaciones a través del delgado periscopio de ataque, que sólo podía izarse, con cautela, durante unos pocos segundos cada vez. Durante esos breves instantes, precedidos por un "vistazo" general en busca de escoltas, el capitán tenía que tomar una marcación relativamente precisa (que debía convertirse a una real mediante referencia al girocompás). Debía juzgar la derrota y luego medir la distancia en aquella parte del blanco de la que se conociese la altura –por regla general, la chimenea o el mástil– mediante un telémetro incorporado al periscopio.

Cuando se sumaban las observaciones del capitán se podía obtener una velocidad del blanco enemigo bastante aproximada; sin embargo, la revolución de las hélices captada por el operador del sonar también era una fuente de información sobre las capacidades del enemigo. Algunas veces también ayudaba el cálculo de la distancia entre las olas creadas por la proa (cuando eran visibles), que daban una importante indicación de la velocidad. Los resultados obtenidos mediante estos procedimientos se suministraban a un ordenador elemental llamado ISWAS o, cuando avanzó la guerra, a un director de torpedeo ligeramente más avanzado conocido como "Máquina de Fruta." En cualquier caso, el ordenador producía un AD (angulo director), es decir, el indicativo que el submarino debía enfilar para que los torpedos interceptaran el blanco.

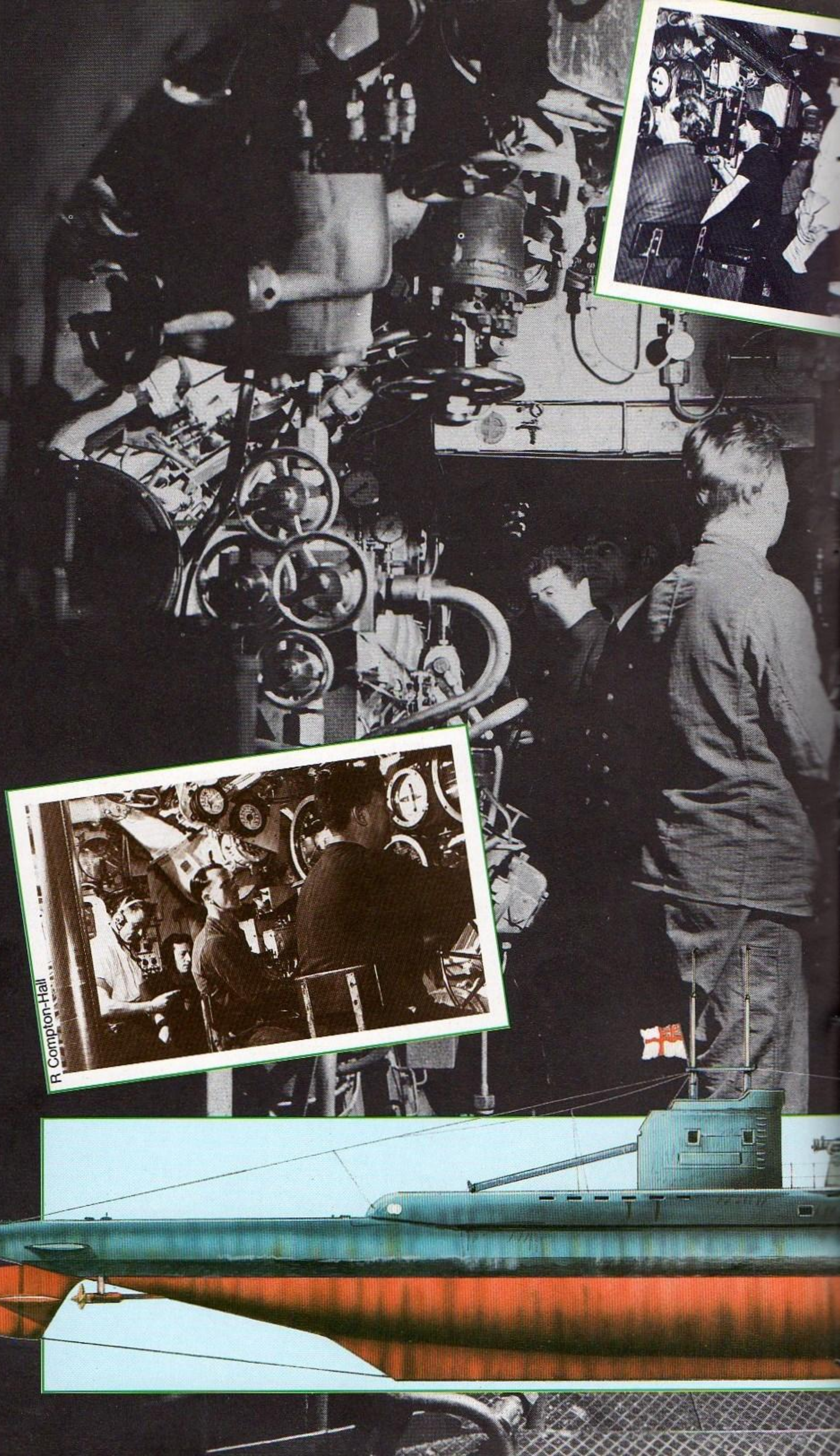
Un buen comandante podía elaborar la solución correcta contra un blanco con un margen de dos nudos para la velocidad y de 10 a 20° para el rumbo. Luego, procuraba disparar los torpedos en los ángulos más o menos adecuados al rumbo del enemigo y desde una distancia ideal de unos 900 m. En tales condiciones un torpedo tardaba unos 40 segundos en llegar hasta el blanco y, con suerte, alcanzarlo. Todo ello proporcionaba muy escasas oportunidades al buque sometido al ataque de realizar maniobras evasivas si se avistaban las estelas de los torpedos, mientras que se reducían las oportunidades de alterar el rumbo si navegaba, como casi siempre, en zigzag. Sin embargo, naturalmente, había buques de escolta a los que el submarino tenía que eludir, y la aproximación a esa distancia no era fácil.

Paradójicamente, aunque los ataques en inmersión presentaban numerosos problemas, los nocturnos en superficie eran, en algunos casos, más complejos incluso. En el puente el comandante carecía de telémetro y le era mucho más difícil estimar los datos de un buque en la oscuridad. Por tanto, a menudo era imposible desarrollar un plan de ataque completo. Por consiguiente, el AD resultante era bastante más inexacto, aunque algunos veteranos decían que siempre era de 10° cualquiera que fueran las circunstancias. El ataque era tanto una ciencia como un arte. Conseguir un impacto dependía en gran medida de la pericia personal del capitán, de su juicio y de su coraje. Algunos comandantes tenían un "ojo periscópico" natural o lo adquirían con el tiempo; otros nunca lo lograban. Wanklyn no estuvo entre estos últimos, aunque casi todos sus primeros ataques fracasaron.

En su primera patrulla mediterránea consiguió alcanzar al transporte alemán *Duisberg*, pero "Shrimp", necesariamente muy estricto, no lo reconoció como éxito ante el gasto de ocho valiosos torpedos. Tras el último –y abortado– ataque de su primera patrulla, el

SUBMARINOS CLASE "U"

Los submarinos británicos de la clase "U" se diseñaron como unidades escuela, pero rápidamente se descubrió que poseían un gran potencial operativo. Con una eslora de sólo 58 m, un calado de 4,4 m y un desplazamiento de 720 toneladas en inmersión, eran ágiles y relativamente difíciles de detectar, tanto en superficie como sumergidos. Más aún, eran económicos en cuanto a personal: la dotación normal en estado de guerra se componía de cuatro oficiales y 27 suboficiales y marineros. Desgraciadamente, también tenían desventajas. Su velocidad máxima en superficie era de 12 nudos. Su autonomía, de 6 100 km, era escasa, pero esto no era importante en el escenario mediterráneo. Bajo el agua, los clase "U" podían llegar a los ocho nudos, pero sólo durante el limitado período de una hora. A dos nudos y medio (la velocidad normal de patrulla), la autonomía era de 60 horas. Otra importante limitación de su diseño era su cota máxima de inmersión de 60 m, aunque el HMS *Ultimatum* alcanzó los 120 m al final de la guerra sin sufrir daños mayores. Llevaban ocho torpedos para los cuatro tubos de proa, y su cañón de 12 libras era una pieza muy eficaz a corto alcance. La habitabilidad era limitada, aunque las patrullas rara vez duraban más de una semana o dos. Los marineros vivían entre los torpedos en el pañol de los mismos, mientras que los oficiales, suboficiales y maquinistas disponían de pequeños sollados propios. El HMS *Upholder*, noveno de una familia de más de 50 unidades, fue botado el 8 de julio de 1940. Zarpó en setiembre del mismo año para entrenar a sus hombres antes de marchar al Mediterráneo en diciembre.





Upholder también tuvo su bautismo de fuego. Los destructores de escolta vieron las estelas de los torpedos y se lanzaron sobre el submarino. Las cargas de profundidad sonaban como gigantescos martillazos sobre el casco y recordaban a los tripulantes que a la fuerza estaban encerrados, sin escape posible, en una frágil embarcación, separados del mar por una simple plancha de poco más de 1 cm de espesor. Sin embargo, al escuchar atentamente los informes del operador del sonar, Wanklyn fue capaz de escabullirse. El "martilleo" sobre el *Upholder* tuvo un efecto beneficioso, pues la dotación se convenció de que su comandante les podía sacar de cualquier problema.

El *Upholder* tuvo que sumergirse debido a que un torpedo "errante" dio la vuelta y casi le rozó

La moral era muy alta cuando el *Upholder* zarpó en sus tres patrullas siguientes, aunque el éxito no le sonrió. A mediados de abril se habían disparado 30 torpedos y sólo se había obtenido un impacto probable (y ni tan siquiera el *Duisberg* se había hundido). Simpson se vio obligado a preguntarle si podía permitirse mantener tan baja "productividad" en la flotilla. Eran obvios el liderazgo, capacidad matemática y precisión meticulosa de Wanklyn. Entonces, ¿porqué fueron tan ineficaces sus patrullas iniciales?

En primer lugar, Wanklyn había prestado demasiada atención a la orden de conservar al máximo los torpedos y debería haber realizado salvas mayores y más abiertas. En segundo lugar, algunos de los torpedos eran muy anticuados e imprecisos: en una ocasión el *Upholder* tuvo que sumergirse apresuradamente debido a que un torpedo "errante" dio la vuelta y casi lo rozó. Es más, algunos torpedos eran propensos a no dispararse en superficie si no era con mar totalmente en calma y un alto porcentaje de ellos, se salieron de su rumbo tras ser disparados. Con todo, el poder de análisis de Wanklyn sobre su situación le llevó a darse cuenta de las causas de sus primeros fracasos. Cuando el *Upholder* zarpó para realizar su quinta patrulla, Wanklyn estaba decidido a enmendarlo y hacer las cosas bien, incluso si ello significaba tener que desobedecer las directrices sobre el uso económico de los torpedos.

Para asegurarse de alcanzar a su próximo objetivo, el *Antonietta Laura* de 5 500 toneladas, decidió utilizar sus cuatro tubos de proa a la distancia de 600 m. El primer "pez" alcanzó al buque en su mitad, lo que sugiere que, incidentalmente, se había subestimado la velocidad del blanco, pues el torpedo del tubo n.° 1 podría haberse apuntado deliberadamente para que pasara por delante del AD calculado con un margen para el error. A pesar del natural aumento de la excitación y alegría de aquel momento, Wanklyn tuvo tiempo de parar el mecanismo de disparo automático del tercer y cuarto torpedo (el número dos ya estaba en camino) y, por tanto, los reservó para el siguiente blanco.

Por fin comenzaron a llegar las suficientes oportunidades para el *Upholder* y, poco a poco, el submarino sumó víctimas. Su *Jolly Roger*, la bandera pirata izada tradicionalmente por los submarinos británicos a su regreso a la base y que significaba su éxito, mostró claramente que el tonelaje de buques enemigos hundidos iba en aumento.

La suerte del *Upholder* había cambiado debido a la férrea determinación de su capitán; pero San Ambrosio, el santo patrón de los submarinos, no estaba de guardia en mayo. El equipo de sonar –la única forma que tenía el capitán de saber qué "sucedía arriba" cuando estaba sumergido– se estropeó cuando el submarino patrullaba en las cercanías de Sicilia, en el estrecho de Messina. Un hombre más timorato habría regresado a su base, que estaba a un día de distancia, pero no era el caso de Wanklyn, quien sabía que se esperaba el paso de un importante convoy.

El 20 de mayo hizo un intento sobre dos petroleros desde una distancia excesiva y no obtuvo resultados. Sin embargo, cuando apareció cerca del submarino un tercer petrolero tres días más tarde, consiguió colocar un torpedo en su popa. Tras escabullirse de la posterior *mêlée*, Wanklyn se encontró, de casualidad, a estribor de la ruta de un blanco mucho más importante: el transatlántico convertido en transporte de tropas *Conte Rosso*.

Se tendrían que disparar los dos últimos torpedos virtualmente a quemarropa

Era imposible contar el número de buques de escolta que rodeaba a tan importante buque y Wanklyn decidió no contarlos siquiera. Sólo le quedaban dos torpedos y no podía ayudarse con el sonar. Calculó que su presa navegaba a unos 20 nudos, lo que le permitió calcular pausadamente el problema del control de tiro. Era éste precisamente el tipo de problema matemático en el que Wanklyn sobresalía.

Si se quería que la última pareja de torpedos alcanzaran el blanco tenía que dispararse virtualmente a quemarropa. No había tiempo que perder. Wanklyn no podía arriesgarse a navegar en zigzag y alejarse del rumbo de aproximación más optimo para eludir a los escoltas. Por ello, la única alternativa que le quedaba era ignorar la presencia de éstos y arriesgarse a ser embestido durante la aproximación. Wanklyn, con calma, aceptó el riesgo, rehusó las maniobras de diversión y centró toda su atención sobre el blanco. Tras un tenso período en el que el submarino se vio obligado a sumergirse muy profundamente ante un destructor que cargó sobre él, encontró la oportunidad adecuada y alcanzó a su víctima. La pérdida de



Izquierda: Con su reluciente librea azul, el *Upholder* y sus gemelos eran buques ideales para operar en aguas claras y poco profundas. Arriba, izquierda: El estrecho local de máquinas de un submarino de la clase "U", con su comandante (interior, superior) en el periscopio de exploración en el local de control y (interior, inferior) la actividad en el local del sonar.



H.M.S/M. U
Lieut. Comdr. WANK

28.1.41	*Transport*	8,000 tons	Sunk
30.1.41	*Merchant vessel*	5,000 "	Probably sunk
25.4.41	*Merchant vessel*	5,500 "	Sunk
26.4.41	*German M/V* ARTA	2,500 "	Set fire; Previously ashore
1.5.41	*German M/V*	7,386 "	Sunk
1.5.41	*German* FELS *liner*	6,000 "	Sunk
23.5.41	*Tanker*	1,000 "	Possibly sunk
23.5.41	*French M/V*	4,854 "	Sunk
24.5.41	*Transport* CONTE ROSSO	17,800 "	Sunk
3.7.41	*Merchant vessel*	5,500 "	Sunk
24.7.41	*Merchant vessel*	6,000 "	Sunk
28.7.41	*Italian 6" cruiser* GARIBALDI		Severely damaged
20.8.41	*Merchant vessel*	2,000 "	Sunk
20.8.41	*Schooner*	500 "	



Izquierda: El capitán de corbeta Malcolm David Wanklyn fotografiado con algunos de los mandos y marineros del *Upholder* tras ser condecorado con la VC. Abajo, izquierda: El palmarés de combate del *Upholder* y (abajo, extremo izquierdo) la *Jolly Roger* del submarino. Las barras en la izquierda de la bandera indican los buques hundidos (una barra cortada indica un buque alcanzado pero no hundido, mientras que el color rojo corresponde a unidades de guerra y el blanco a los mercantes). En la derecha de la bandera, la estrella y los cañones cruzados indican el éxito de una operación de cañoneo, la daga señala una misión especial y los tres símbolos rojos indican tres submarinos hundidos. Posteriormente se descubrió que uno de ellos consiguió escapar a los torpedos del *Upholder*. Inferior: El *Upholder* abarloado junto a su gemelo el HMS *Urge*. Aunque ambos pertenecían a la clase "U" había diferencias en su construcción. El *Upholder* (izquierda) tenía una proa alta y redondeada y estaba armado con un cañón de 12 libras. El *Urge* llevaba una única ametralladora de 7,7 mm.

LDER
D.S.O., ..

4.500 tons Sunk
NEPTUNIA 19.500 Sunk
OCEANIA 19.500 Sunk
PERLA Class Sunk
LIBECCIO Sunk
AVIERI Class Damaged
5.222 Damaged
2.500 Probably sunk
8.000 Sunk
200 Sunk

R Compton-Hall

vidas a bordo del *Conte Rosso* fue enorme, ya que de los 3 000 soldados italianos que transportaba sólo pudieron rescatarse 1 432.

Luego llegó el inevitable contraataque. Durante la siguiente media hora las cargas de profundidad cayeron sobre el submarino y, muchas de ellas estallaron muy cerca del casco, aunque el *Upholder* aguantó bien. En el interior del submarino el silencio era absoluto, a excepción de unas cuantas órdenes del capitán en la sala de mando, donde éste, aparentemente sin inmutarse, se acariciaba la barba suavemente de vez en cuando mientras pensaba en el ruido de "tren expreso" que los destructores hacían sobre sus cabezas. Era audible, incluso sin los auriculares del sonar, el sonido de las hélices que indicaba que la siguiente tanda de cargas de profundidad llegaría en unos cuantos segundos. Una vez tras otra, los tripulantes del submarino contaron los segundos antes de que la siguiente serie de explosiones cayera cerca del buque.

Uno de los hombres perdió los nervios. El oficial de transmisiones corrió de repente a la escalerilla de acceso a la torreta e intentó abrir la escotilla (un gesto inútil, pues la presión sobre la misma era de más de 20 toneladas). Fue obligado a abandonar su puesto –el peor, y de hecho el único, castigo a bordo del *Upholder*– aunque de regreso a Malta, Simpson compadecido, le aseguró que no tenía de qué avergonzarse.

Malcolm David Wanklyn fue condecorado con la Cruz Victoria por este ataque a uno de los buques de transporte de tropas de Rommel, bajo las circunstancias más difíciles y peligrosas. Sus compañeros comandantes de submarino, los jueces más críticos de cualquier otro oficial, le aplaudieron.

Durante el resto de 1941, los ataques del *Upholder* contra los buques enemigos continuaron a buen ritmo. Entretanto, aumentaron las pérdidas entre los restantes submarinos de la 10.ª Flotilla. Estos también eran atacados en puerto cuando la *Luftwaffe* incrementó sus incursiones de bombardeo antes de Navidad y, con las huellas de las bombas sobre las instalaciones portuarias, los buques se veían obligados a permanecer en el fondo durante el día para escapar de la destrucción.

En setiembre, con el *Upholder* aún indemne milagrosamente, Wanklyn realizó lo que es considerado por algunos autores como el ataque de mayor pericia jamás efectuado por un comandante de submarino. Tres grandes transportes de tropas, escoltados por cuatro o más destructores, fueron sus blancos. Sin embargo falló el girocompás del *Upholder*, lo que causó que el submarino diera bandazos y oscilara fuertemente en superficie cuando iba a gran velocidad y con mar de fondo, mientras que el timonel luchaba vanamente para mantener un rumbo de disparo con el errático compás. A pesar de estas serias dificultades y la excesiva distancia de 4 500 m, el *Upholder* consiguió hundir a dos de los impresionantes transatlánticos –el *Neptunia* (19 300 toneladas) y el *Oceania* (19 405 toneladas)– antes de que este importante convoy llegara a Trípoli. Fue una pérdida irremediable para Rommel: en el espacio de cinco horas, Wanklyn había dado cuenta de muchos más soldados enemigos que el número total conseguido por todos los submarinos aliados durante toda la guerra marítima en el Mediterráneo.

Wanklyn no tuvo problemas, en su informe, de reseñar el hecho de que el ataque fue únicamente obstaculizado por los movimientos de guiñada de la nave varios grados respecto de su curso real. Simplemente hizo notar que se había visto obligado a disparar en abanico sus torpedos sobre toda la longitud de ambos blancos, apuntando, como era habitual, el primer torpedo sobre la proa del buque que iba en



Abajo: Un buque de transporte alemán mimetizado descarga suministros en el norte de África. Estos buques eran objetivos primarios de los submarinos basados en Malta, que pretendían cortar el cordón umbilical de Rommel con los recursos del Eje en Italia.


R Compton-Hall

cabeza. Luego, una violenta sacudida a estribor le obligó a disparar el segundo torpedo cuando, normalmente, debería haberse apuntado el cuarto. El segundo y el tercero se dispararon para cubrir el hueco del retorno a babor. La modestia de Wanklyn no engañó al capitán de navío Simpson, quien ahora apreció la destreza y bravura del mejor de sus oficiales.

La historia del *Upholder* termina trágicamente. Tras haber dado cuenta de algunos buques de suministros más en enero y marzo de 1942, zarpó para su 25.ª patrulla en abril. A su regreso, Wanklyn se vio obligado a dirigirse a Gran Bretaña para el carenado del submarino y para un bien merecido descanso para su tripulación y él mismo.

Sin embargo, el *Upholder* nunca llegó. Mientras se aproximaba sumergido a un convoy cerca de Trípoli, el 14 de abril de 1942, fue avistado desde el aire en aguas muy claras y calmas. El hidroavión marcó el lugar con una bengala flotante y una pequeña torpedera italiana, la *Pegaso*, llegó al área y lanzó sus cargas de profundidad sin obtener un contacto confirmado. Sin embargo, al menos una de las cargas debió alcanzar al submarino.

Irónicamente, el comandante de la torpedera –mucho menos potente que los enemigos con los que había combatido previamente el *Upholder*– nunca supo que lo había destruido y no lo reclamó. Sin embargo, fue de hecho la *Pegaso* la que puso fin a la corta pero gloriosa carrera del mejor submarino de la *Royal Navy*, junto con su gallarda tripulación y diestro comandante. Ninguno se salvó.

El *Upholder* era un submarino pequeño para lo normal hoy día, pues uno nuclear moderno es unas siete veces mayor. Sin embargo, al ser tan pequeño tenía ventaja en las limitadas aguas del Mediterráneo central. En menos de 16 meses, entre enero de 1941 y abril de 1942, los torpedos del *Upholder* habían hundido dos submarinos italianos y un destructor, dañado un crucero y un destructor, y hundido o destruido 19 buques de transporte de tropas o suministros del Eje. El total acumulado fue de 133 940 toneladas, incluido un desafortunado arrastrero que cayó víctima de su cañón de 12 libras. Durante su breve carrera bélica, había hundido un tonelaje mayor que cualquier otro submarino británico de la guerra y superó en un tercio los logros del submarino norteamericano de más éxito. Incluso comparado con el mejor de los *U-boote* alemanes, que hundían blancos mucho más fáciles en la inmensidad del Atlántico, el *Upholder* puede considerarse uno de los submarinos más letales de la Segunda Guerra Mundial.

Izquierda: El HMS *Utmost*, gemelo del *Upholder*, amarrado en la base de Lazaretto. La alta antena de radio (utilizada para transmitir informes de avistamiento de enemigos) y el periscopio de ataque están izados, y se ha montado una ametralladora Lewis a estribor del puente. Inferior: La tripulación del *Upholder* formada para vitorear a su comandante mientras éste es llevado a bordo tras recibir la Cruz Victoria. Como tributo a los valientes hombres del menudo sumergible, el primero de los submarinos dieseleléctricos Tipo 2400 de la nueva clase británica, fue bautizado con el nombre de *Upholder* durante su botadura a finales de 1986.

El 18 de abril de 1942, 16 bombarderos B-25 al mando del teniente coronel Jimmy Doolittle despegaron del portaviones USS *Hornet* para la primera incursión aérea norteamericana contra Japón.


US Navy/MARS

USAF

OBJETIVO TOKIO

Cuando Estados Unidos, convaleciente aún del *shock* que le había infligido Japón en diciembre de 1941, decidió montar una incursión aérea de castigo contra Tokio, era evidente que se necesitaba a un hombre de excepcionales cualidades para llevarla a cabo. El general Henry H. "Hap" Arnold, jefe de la Fuerza Aérea del Ejército de EE.UU., escogió al teniente coronel James H. Doolittle, un soldado que parecía reunir las condiciones adecuadas. Doolittle era un piloto experimentado, líder nato, ingeniero aeronáutico y amigo de solucionar las cosas rápidamente. En los primeros meses de 1942, mientras se realizaban los preparativos para la incursión, Doolittle iba a justificar sobradamente la confianza que Arnold había puesto en él.

La fuerza de ataque iba a aproximarse a Japón a bordo de portaviones de la Armada de EE.UU. La primera interrogante con la que se enfrentaban los planificadores de la operación era si los bombarderos medios, que normalmente necesitaban una pista de despegue de 300 a 450 m, podrían alzar el vuelo de los apenas 150 m de la cubierta de un portaviones. Además los aparatos debían llevar una carga de bombas lo bastante pesada como para causar daños apreciables y tener el alcance suficiente para poder llegar a su destino último, las bases norteamericanas en China. Doolittle, que tenía estas consideraciones en mente, eligió el bombardero B-25 Mitchell. Los cálculos sobre el papel sugerían que el despegue corto requerido estaba entre las capacidades del Mitchell e inmediatamente se enviaron dos aparatos a bordo del recién alistado USS *Hornet*, portaviones destinado a ser la pieza maestra de la fuerza de ataque. Los aviones despegaron sin dificultades desde la oscilante cubierta y confirmaron que la incursión era factible.

La unidad seleccionada para suministrar los B-25 para esta misión fue el 17.° Grupo de Bombardeo, con base en Pendleton, Oregón. El grupo fue trasladado inmediatamente a Columbia, Carolina del Sur, y se pidieron voluntarios para una misión muy peligrosa. Virtualmente todos los hombres dieron un paso al frente y los cuatro jefes de escuadrón seleccionaron 24 tripulaciones. Ello permitiría tener pérdidas durante el entrenamiento, pues sólo serían necesarias 16 tripulaciones para

Tras el dramático "aviso" de Pearl Harbor, el 7 de diciembre de 1941, en el que Japón se constituyó como nación beligerante en la Segunda Guerra Mundial, sus Fuerzas Armadas adquirieron con rapidez reputación de invencibles. La incursión sobre Pearl Harbor devastó la Flota del Pacífico norteamericana y los aviones japoneses neutralizaron rápidamente el poder aéreo estadounidense basado en Filipinas. Los buques de guerra británicos HMS *Prince of Wales* y *Repulse* fueron hundidos en el golfo de Siam, y las plazas fuertes y territorios aliados en el Pacífico, sobre todo Hong Kong, Malasia, Singapur, las Indias Orientales neerlandesas, Borneo y Birmania, caían velozmente bajo el poder aéreo y naval japonés. En enero de 1942 las noticias sobre nuevas pérdidas impresionaron y desconcertaron a unos norteamericanos que aún no se habían recuperado del desastre de Pearl Harbor. En Washington, el gobierno ansiaba cada vez más infligir a Japón un golpe lo bastante duro como para demostrar al pueblo norteamericano que los japoneses no eran invulnerables. El presidente Franklin D. Roosevelt exigió una incursión de bombardeo sobre el propio Japón. El capitán de navío Francis S. Low, oficial de operaciones del estado mayor del Jefe de Operaciones Navales, presentó rápidamente una propuesta. Su idea consistía en embarcar bombarderos medios de la Fuerza Aérea del Ejército a bordo de un portaviones de la Armada y llevarlos lo suficientemente cerca de Japón para lanzar una incursión sobre Tokio y otras ciudades importantes. Tras el ataque, los bombarderos volarían otros 1 600 km hacia el sudoeste para unirse a las fuerzas norteamericanas de Chungking, en la China libre.

Página anterior, fotografía principal: El protagonista de la incursión de Doolittle, el B-25 Mitchell, convertido en un bombardero de largo alcance. Interior: En una ceremonia a bordo del USS *Hornet*, Jimmy Doolittle "condecora" a una bomba de 225 kg con una medalla japonesa.

la incursión y podría haber hombres de reserva como reemplazos de última hora. El comandante John Hilger, que mandaba el 89.° Escuadrón de Reconocimiento del grupo, fue designado como suplente de Doolittle.

El tiempo era muy poco, ya que la fuerza de ataque

Abajo: Con los tripulantes voluntarios de los dieciséis B-25 Mitchell de la "Incursión Doolittle" en segundo plano, Jimmy Doolittle (izquierda) posa en la cubierta de vuelo del *Hornet* junto a su comandante, el capitán de navío Marc A. Mitscher.



del "Proyecto Especial de Aviación Número I" tenía que estar lista para el 1 de abril de 1942, por lo que sólo había poco más de dos meses para que se completaran todos los preparativos necesarios. Doolittle ordenó a Hilger que trasladara a sus hombres a

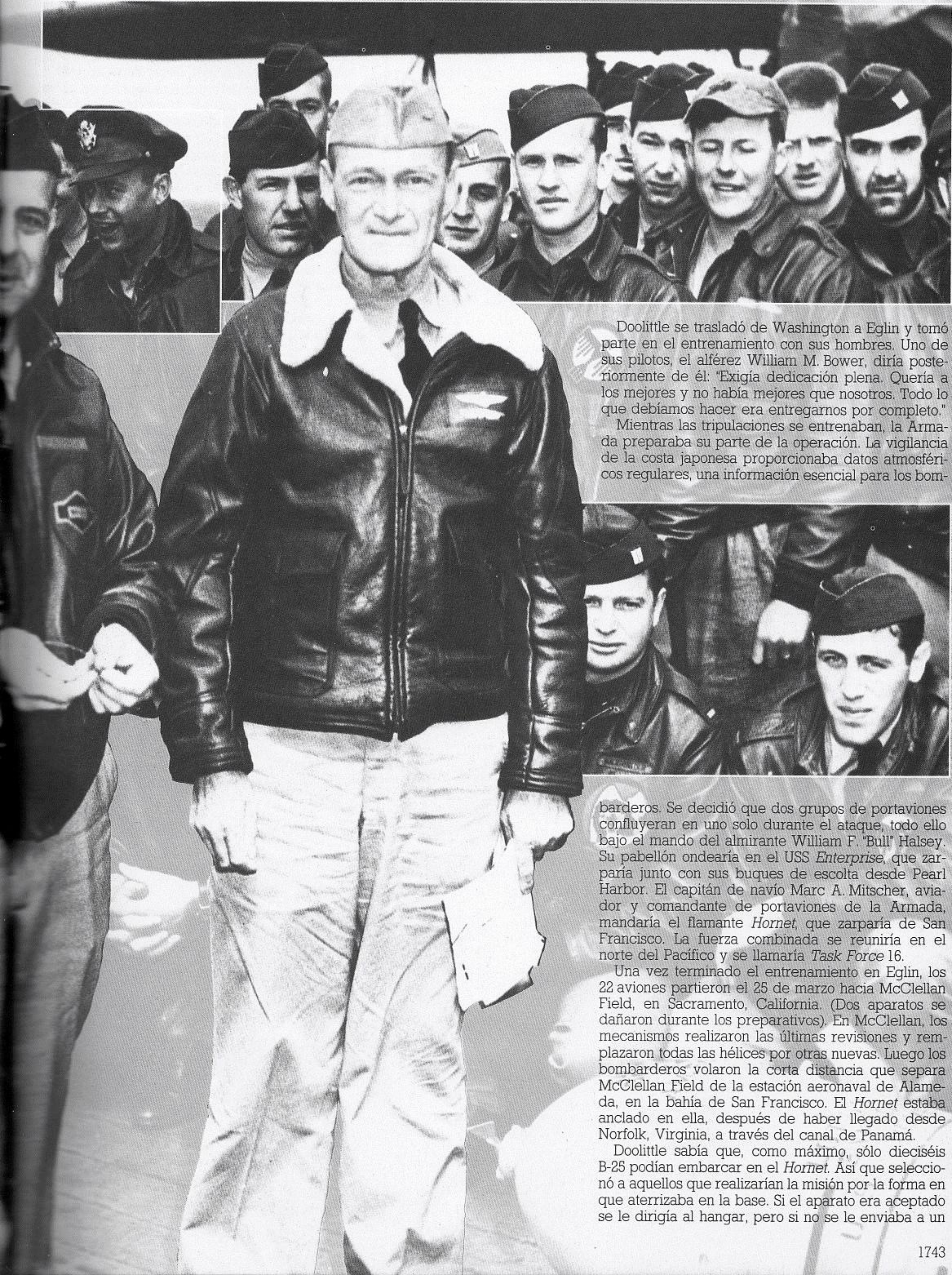


USAF

Eglin Field, en el norte de Florida, para que practicaran aproximaciones a baja cota sobre el agua.

Cada tripulación consistía en cinco hombres: piloto, copiloto, navegante/bombardero, mecánico y artillero. Algunas tripulaciones tenían dos hombres para las funciones de navegante y bombardero, por lo que el mecánico tenía que actuar también como artillero.

Los pilotos de Doolittle estaban acostumbrados a operar desde pistas de más de 300 m, pero ahora era necesario enseñarles las técnicas de despegar con sus aviones cargados desde una inestable cubierta de vuelo de menos de 150 m de longitud. Doolittle necesitaba asimismo un aviador naval experimentado que le ayudara en el trabajo y se llamó al teniente de navío Henry L. Miller. Miller era un instructor de vuelo de la cercana estación aeronaval de Pensacola y se trasladó a Eglin para operar con las tripulaciones de los B-25. Tras dos despegues de entrenamiento con Miller a bordo, los pilotos líderes del grupo quedaron convencidos. Eran capaces de alzar el vuelo en unos 105 m. Pronto todos los pilotos aprendieron la técnica del despegue corto.

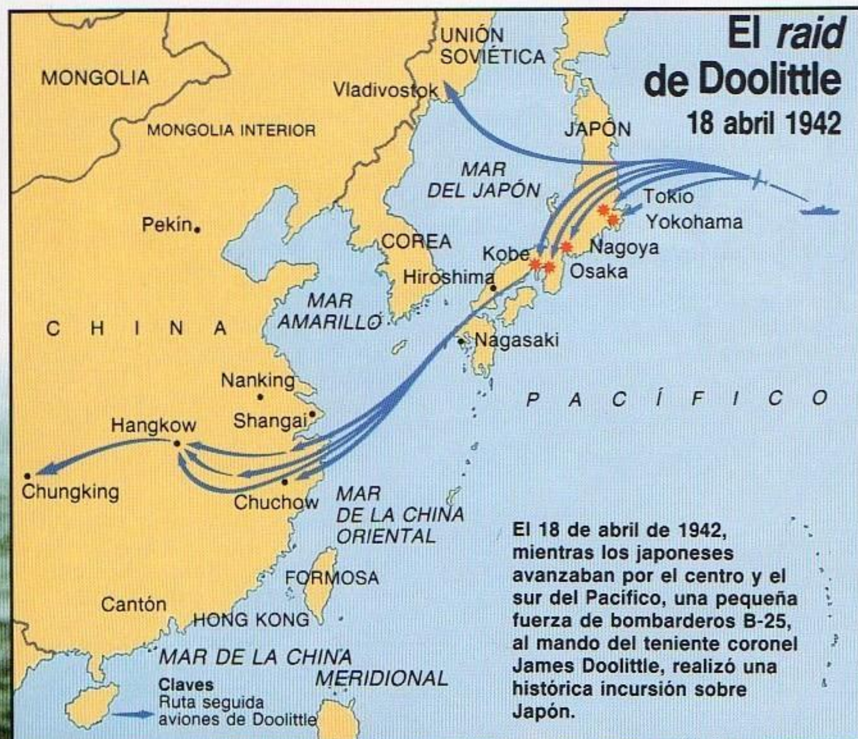


Doolittle se trasladó de Washington a Eglin y tomó parte en el entrenamiento con sus hombres. Uno de sus pilotos, el alférez William M. Bower, diría posteriormente de él: "Exigía dedicación plena. Quería a los mejores y no había mejores que nosotros. Todo lo que debíamos hacer era entregarnos por completo."

Mientras las tripulaciones se entrenaban, la Armada preparaba su parte de la operación. La vigilancia de la costa japonesa proporcionaba datos atmosféricos regulares, una información esencial para los bombarderos. Se decidió que dos grupos de portaviones confluyeran en uno solo durante el ataque, todo ello bajo el mando del almirante William F. "Bull" Halsey. Su pabellón ondearía en el USS *Enterprise*, que zarparía junto con sus buques de escolta desde Pearl Harbor. El capitán de navío Marc A. Mitscher, aviador y comandante de portaviones de la Armada, mandaría el flamante *Hornet*, que zarparía de San Francisco. La fuerza combinada se reuniría en el norte del Pacífico y se llamaría *Task Force* 16.

Una vez terminado el entrenamiento en Eglin, los 22 aviones partieron el 25 de marzo hacia McClellan Field, en Sacramento, California. (Dos aparatos se dañaron durante los preparativos). En McClellan, los mecanismos realizaron las últimas revisiones y remplazaron todas las hélices por otras nuevas. Luego los bombarderos volaron la corta distancia que separa McClellan Field de la estación aeronaval de Alameda, en la bahía de San Francisco. El *Hornet* estaba anclado en ella, después de haber llegado desde Norfolk, Virginia, a través del canal de Panamá.

Doolittle sabía que, como máximo, sólo dieciséis B-25 podían embarcar en el *Hornet*. Así que seleccionó a aquellos que realizarían la misión por la forma en que aterrizaba en la base. Si el aparato era aceptado se le dirigía al hangar, pero si no se le enviaba a un



El 18 de abril de 1942, mientras los japoneses avanzaban por el centro y el sur del Pacífico, una pequeña fuerza de bombarderos B-25, al mando del teniente coronel James Doolittle, realizó una histórica incursión sobre Japón.

almacén del puerto. A pesar de que se dejaban atrás seis aviones, embarcaron todas las tripulaciones para asegurar el secreto de la operación y contar con hombres de repuesto por si fuera necesario.

El teniente de navío Miller se adelantó al grupo para ultimar los preparativos con el capitán de navío Mitscher del *Hornet*, y entre el 31 de marzo y el 1 de abril las grúas de la Armada izaron los dieciséis B-25 a bordo del portaviones.

El *Hornet* y sus escoltas zarparon de San Francisco en la mañana del 2 de abril. Cuando se encontraba en alta mar, se dijo por fin tanto a aviadores como a marineros el objetivo de su misión: bombardear las ciudades japonesas. Por todo el barco se sucedieron los gritos de júbilo, y la moral ascendió a cotas muy altas. Los tripulantes de los B-25 dedicaron el tiempo a bordo al entrenamiento y la familiarización con los objetivos que atacarían. Se dieron nuevas clases de navegación y el propio Doolittle dio teóricas de bombardeo y tiro con la ametralladora.

Doolittle permitió que cada piloto escogiera su objetivo. La lista de blancos se restringió a industrias bélicas, astilleros, plantas de energía y otras instalaciones de uso militar. Se prohibió, de modo terminante, atacar el palacio imperial de Tokio. Se distribuyeron carpetas respectivas a cada blanco y los tripulantes estudiaron las fotografías ampliadas de los objetivos y utilizaron los mapas para planificar sus rutas.

El almirante Halsey, con el *Enterprise* y su grupo, zarpó de Pearl Harbor el 8 de abril. Ambos grupos confluyeron el lunes 13 de abril en el punto convenido: 38 grados latitud norte y 180 grados este. El mar estaba alterado cuando la *Task Force* 16 se encaminó

hacia el oeste, hacia el punto de despegue, a 650 km de Tokio. Halsey lanzó diariamente aviones de observación para vigilar en un radio de 320 km de la fuerza operacional. Delante de los portaviones y más cerca de las costas de Japón, dos submarinos estaban al acecho de buques enemigos e informaban sobre el tiempo. La Armada había previsto aproximarse a unos 650 km de la costa antes del despegue, a menos que fueran detectados por los japoneses. Si ocurría esto, las tripulaciones podrían despegar, pero tendrían más camino que recorrer y disminuirían sus oportunidades de alcanzar China.

La capacidad de alerta temprana de los japoneses era muy limitada y se reducía a cordones de patrulleras que navegaban a un máximo de 1 100 km de la costa, complementadas en ocasiones por aviones de reconocimiento. Las autoridades militares japonesas pensaban que tenían la capacidad de alerta necesaria para lanzar ataques aéreos contra cualquier fuerza de portaviones antes de que ésta pudiera emplear sus aviones contra Japón, convencidos de que los aviones de la Armada de EE UU tenían un radio operacional máximo de sólo 500 km. Ningún oficial de información japonés podía imaginar que, en aquellos momentos, se aproximaban a Japón 16 bombarderos medios B-25 preparados para efectuar un vuelo sin retorno de más de 3 200 km.

El 17 de abril los buques de guerra fueron repostados, los petroleros regresaron a Hawai y la *Task Force* 16 puso rumbo hacia las islas japonesas. Durante el día se subieron las municiones y las bombas desde los pañoles del *Hornet* y se montaron en los B-25. Aquella tarde, Doolittle se reunió por última vez con las tripulaciones. El despegue se produciría al atardecer del 19 de abril, a menos que la fuerza fuera interceptada antes.

Aquella noche el radar de descubierta lejana detectó un buque japonés a proa de la fuerza operacional y Halsey maniobró para eludirlo. En las primeras horas de la mañana del 18 de abril, las patrullas aéreas detectaron otros dos pequeños buques cerca de la fuerza naval.

El almirante Halsey tomó la decisión de preparar el lanzamiento de los B-25 inmediatamente. A las 07,40 horas los altavoces resonaron "¡Pilotos del Ejército, a sus aviones!". Los buques de escolta avistaron una lancha muy cerca y el crucero USS *Nashville* la destruyó a cañonazos, pero antes de hundirse envió un corto mensaje por radio a Tokio.

Halsey interpretó que los japoneses estaban ya alertados. Ordenó a los bombarderos que despegaran y envió un mensaje al *Hornet* mediante las luces Morse: "Lanzar los aviones. Al coronel Doolittle y a su valiente comandante, buena suerte y que Dios os bendiga." La distancia a la costa era de 1 000 km, no los 640 km planeados, pero ya no había elección. Los bombarderos tenían que despegar antes de que los japoneses pudiesen reaccionar y atacar a los dos únicos portaviones norteamericanos que operaban en el norte del Pacífico.

A bordo del *Hornet* se realizaban las cosas con una prisa disciplinada. Los tripulantes de los bombarderos subieron a sus B-25 y dispusieron su equipo personal y el de vuelo en sus lugares preasignados. Se hacían las comprobaciones de última hora en las cabinas. El capitán de navío Mitscher mandó virar al *Hornet* para colocarlo en un rumbo de 300 grados para poner la proa contra el viento e incrementó su velocidad a 27 nudos. El buque cabeceaba en mitad de las agitadas aguas, con olas de hasta 9 m, daba fuertes pantocazos y rociaba de espuma la cubierta.

Izquierda: Contemplados desde el puente del *Hornet* por el capitán de navío Mitscher, el B-25 de Doolittle, cargado con 3 100 litros de combustible y 900 kg de bombas, despega e inicia el primer ataque aéreo norteamericano sobre Japón.

Halsey diría más tarde: "El viento y el mar estaban tan movidos que aquella mañana el agua verdosa rompía sobre la cubierta de los portaviones."

Se quitaron las amarras y se calzaron las ruedas de los aviones. La rueda de proa del bombardero de Doolittle, con el numeral de cola 40-2344, estaba a 142 m del extremo final de la cubierta de vuelo del *Hornet*, por lo que tenía que despegar con menos longitud que nadie. El teniente de navío Miller se colocó delante del aparato con una pizarra, dispuesto a dar instrucciones a los pilotos si lo necesitaban.

US Navy/MARS



LOS BOMBARDEROS DE TOKIO

Los bombarderos North American B-25 Mitchell seleccionados por el teniente coronel Doolittle para lo que se conocería como la "Incursión Doolittle" necesitaron modificaciones para su prolongada aventura. Su alcance normal de 2 100 km tenía que ampliarse a más de 3 200 km y se incrementó la capacidad de combustible a 5 130 litros, suficientes para cubrir 3 860 km desde el despegue, cargados con sus respectivas bombas. Se instaló un depósito de 990 litros en la bodega de bombas y se dejó espacio para cuatro armas de 225 kg o cuatro racimos incendiarios de 225 kg; se instaló otro depósito flexible encima de la bodega de bombas: éste se desinflaba al vaciarse y dejaba espacio disponible para la tripulación. Además, un tanque de 270 litros sustituía a la torreta inferior, y se llevaban 10 bidones de 25 litros para rellenar el depósito-torreta durante el vuelo. Se eliminó lo que no fuese indispensable para ahorrar peso: se desmontó la torreta posterior y se sustituyeron las ametralladoras de 12,7 mm de cola por palos de madera pintados en negro. Era esencial que los visores de bombardeo Norden, altamente secretos, que solían llevar los Mitchell no cayesen en manos japonesas. Por ello, fueron sustituidos por un simple visor de tipo inclinómetro adecuado para el bombardeo a muy baja altura.

Superior: La insignia del 34.º Escuadrón de Bombardeo, que participó en la incursión.

TENIENTE CORONEL JIMMY DOOLITTLE

Nacido en diciembre de 1896, James H. Doolittle ingresó en la Sección de Aviación del Ejército norteamericano en 1917. Piloto nato, consiguió sus alas en marzo de 1918 y trabajó como instructor durante el resto de la Primera Guerra Mundial. Después de las hostilidades, Doolittle permaneció en el Ejército. En 1921 tomó parte en pruebas de bombardeo sobre buques, preparadas por el general Billy Mitchell. El 4 de setiembre de 1922 se convirtió en la primera persona que cruzó Estados Unidos en menos de un día. En setiembre de 1929 efectuó el primer despeque, vuelo y aterrizaje sin visibilidad del mundo, en mitad de una densa niebla, y propició así el desarrollo de nuevos instrumentos de vuelo. Ganó los trofeos Bendix y Thompson de velocidad. En los años treinta dejó su puesto para dirigir el departamento de aviación de la compañía petrolífera Shell. Sin embargo, permaneció en la reserva y, en julio de 1940, volvió al servicio activo. El general Arnold lo puso a trabajar en la conversión de la industria automovilística de Indianápolis y Detroit para la producción de aviones. Una vez en ello, Arnold le llamó a Washington para la incursión sobre Japón. Después del ataque, fue ascendido a general de brigada y recibió el mando de la 12.ª Fuerza Aérea del Ejército en el norte de África. Después tomó el mando de la 8.ª Fuerza Aérea para los desembarcos del Día D y la dirigió hasta el final de la guerra en Europa.

Doolittle encendió los motores a una señal y éstos comenzaron a rugir. Observaba al oficial de control de lanzamiento, con una banderola, que estaba situado en el lado de babor, cerca de la proa. A una señal de ese oficial, Doolittle aceleró sus motores. El personal de cubierta quitó los calzos de las ruedas y cuando la proa comenzó a levantarse por efecto del oleaje, el oficial de lanzamiento le señaló de nuevo con su banderola. Doolittle soltó los frenos y el bombardero comenzó a correr por la cubierta en mitad de la lluvia. El capitán de navío Mitscher le observaba desde el puente. Halsey, en el *Enterprise*, también estaba pendiente. Después escribiría: "Jimmy encabezó su escuadrón. Cuando su aparato rugió en la cubierta del *Hornet*, todo el mundo se afanaba por ayudarle a despegar."

Se habían pintado dos franjas blancas sobre la cubierta de vuelo, una para la rueda de proa y otra para la rueda izquierda. Si el piloto mantenía el avión sobre ellas, su punta alar derecha no tocaría la superestructura de la isla del portaviones. El 40-2344 de Doolittle ganó velocidad cuando la cubierta se levantó. Abandonó el buque, ganó altura y ascendió mediante medio viraje hacia la izquierda para regresar sobre la popa del *Hornet*. Eran las 08,20 horas.

En sucesión, los quince B-25 restantes despegaron de la misma forma con intervalos de unos tres minutos aproximadamente. No hubo incidentes, a excepción del avión n.º 16. Mientras éste esperaba para despegar, el buque cabeceó. Un miembro del personal de cubierta resbaló y perdió un brazo al chocar con la hélice izquierda del aparato. El herido fue retirado y el B-25 pudo despegar, pilotado por el teniente William G. Farrow.

Después de despegar, los bombarderos volvían sobre el portaviones para leer el rumbo, pintado en un enorme cartel. Ello les proporcionaba el ajuste final de sus compases y luego emprendían rumbo hacia el corazón del Japón.

El B-25 de Jimmy Doolittle se dirigía a baja cota hacia el centro de la ciudad

Los aviones que partieron en pos de Doolittle volaron en un dispositivo alargado de cinco grupos de tres aparatos, en vez de en formación cerrada. Por consiguiente, aunque los bombarderos se aproximaron, por lo general, desde el noreste, estaban esparcidos a lo largo de un frente de unos 80 km. A medida que se acercaron a sus objetivos, las patrullas se deshicieron. Los bombarderos se aproximaron individualmente a Tokio, Yokohama y Nagoya desde direcciones diferentes para dar la impresión a los defensores de que eran una fuerza de ataque mucho mayor.

Aquella mañana de sábado se había dedicado a un ejercicio de defensa aérea, que había comenzado aproximadamente a la misma hora que el último bombardero abandonaba el *Hornet*. A mediodía la actividad se había normalizado y Tokio regresó a su rutina habitual de los sábados. Nadie sospechaba que los B-25 de Jimmy Doolittle se aproximaban a baja cota desde el norte hacia el centro de la ciudad. A las 12,30 hora local, Doolittle ascendió a 365 m y lanzó sus bombas hacia el objetivo.

La sorpresa fue completa. Las baterías antiaéreas comenzaron a disparar, pero Doolittle ya estaba lejos y se dirigía al sur, hacia el mar. Detrás suyo llegaron los otros 15 bombarderos. Ahora las defensas ya estaban alertadas, y la antiaérea fue mucho más intensa. Sin embargo, era poco precisa y ninguno de los incursores fue derribado, ni por la artillería ni por aviones de caza. Los informes de los incursores describían vívidamente los efectos: "Bombardeamos



Derecha: Ya sobre el objetivo, un bombardero se lanza en picado sobre la base naval de Yokosuka. Superior, derecha: Aunque el buque escolta USS *Nashville* hundió este pesquero, los japoneses intentaron avisar a Tokio de la proximidad del portaviones. Superior, extremo derecho: Doolittle sentado sobre el ala de su B-25, que se estrelló junto a la costa china tras la incursión. Debajo, extremo derecho: Los tripulantes supervivientes tras su reencuentro en China.

desde 275 m. Los escombros ascendían mucho más alto que el avión." "Una factoría química estalló en llamas. Mientras nos retirábamos, ametrallamos barracones militares". "Las columnas de humo sobre el objetivo se elevaban a cientos de metros."

Ahora los atacantes tenían que encontrar sus bases de repostaje cerca de Chuchow, en China. Se dirigieron hacia el sudoeste en la esperanza de llegar al alcance de las radiobalizas en las bases. Pero, debido a una serie de errores, no pudo ser. Además, Doolittle encontró nubes bajas cuando se acercó a la costa china. El techo caía a 180 m, de modo que ascendió a 1 800 m y luego a 2 400 m para encontrar cielo despejado. Los B-25 que le seguían hicieron lo mismo. El único aspecto favorable del trayecto de retorno fue un viento de cola de 40 km/h y, con su ayuda, 15 de los bombarderos pudieron llegar a la costa o al interior de China.

El teniente coronel Doolitle y su tripulación abandonaron el avión a 110 km al norte de Chuchow

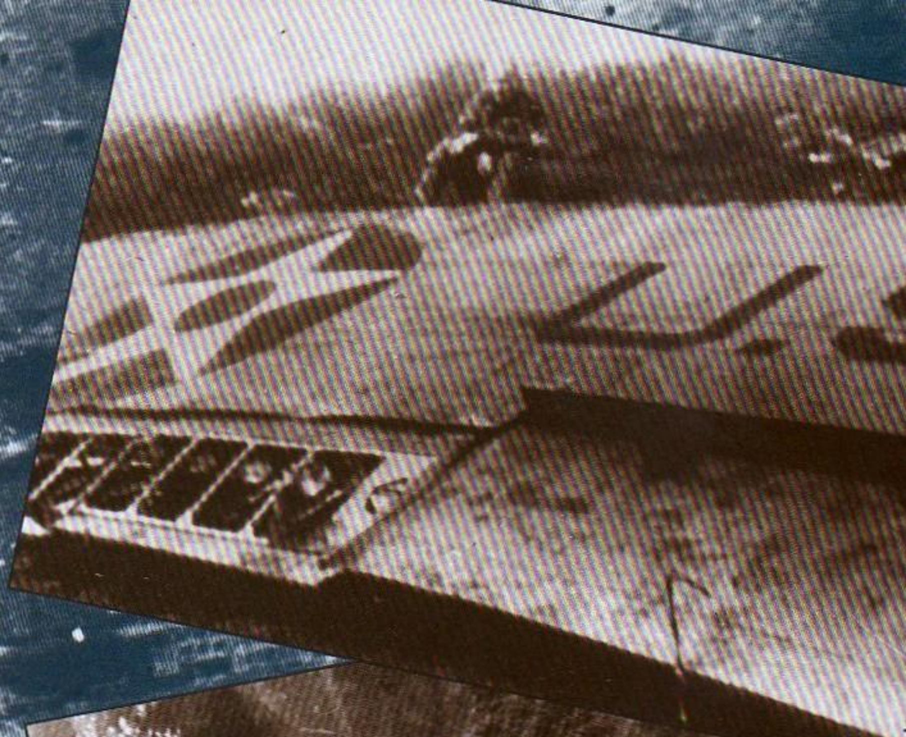
Un aparato no tuvo tanta suerte y aterrizó en la Unión Soviética. Los motores del B-25 del capitán Edward J. York (avión n.º 8) consumieron más combustible de la cuenta, así que se decidió dirigirse al norte, hacia Vladivostok, en la URSS.

Sin radiobalizas, Doolittle y los otros pilotos sólo podían confiar en sus propios navegantes para llegar a Chuchow. Sin embargo, el mal tiempo y el anochecer se les echaron encima. Finalmente, todos tuvieron que lanzarse en paracaídas o intentar un aterrizaje forzoso. Dos tripulaciones (las n.º 6 y 16) fueron capturadas por los japoneses y dos hombres del avión n.º 6 del teniente Dean Hallmark se ahogaron al caer muy cerca de la costa. Los otros tres tripulantes del n.º 6 fueron capturados y llevados a Shanghai, donde Hallmark fue ejecutado por los japoneses. Los tripulantes del aparato n.º 16 se lanzaron en paracaídas sobre territorio ocupado por los japoneses y los cinco cayeron prisioneros. Farrow y el sargento Harold Spatz fueron decapitados. Los otros aviadores capturados fueron a parar a un campo de internamiento hasta el final de la guerra.

El teniente coronel Doolittle y sus tripulantes se lanzaron en paracaídas a unos 110 km al norte de Chuchow. Al día siguiente encontró a sus hombres y juntos comenzaron a buscar a las restantes tripulaciones. Los guerrilleros chinos les ayudaron, y otros establecieron contacto con oficiales regulares chinos que los trasladaron a Chungking.

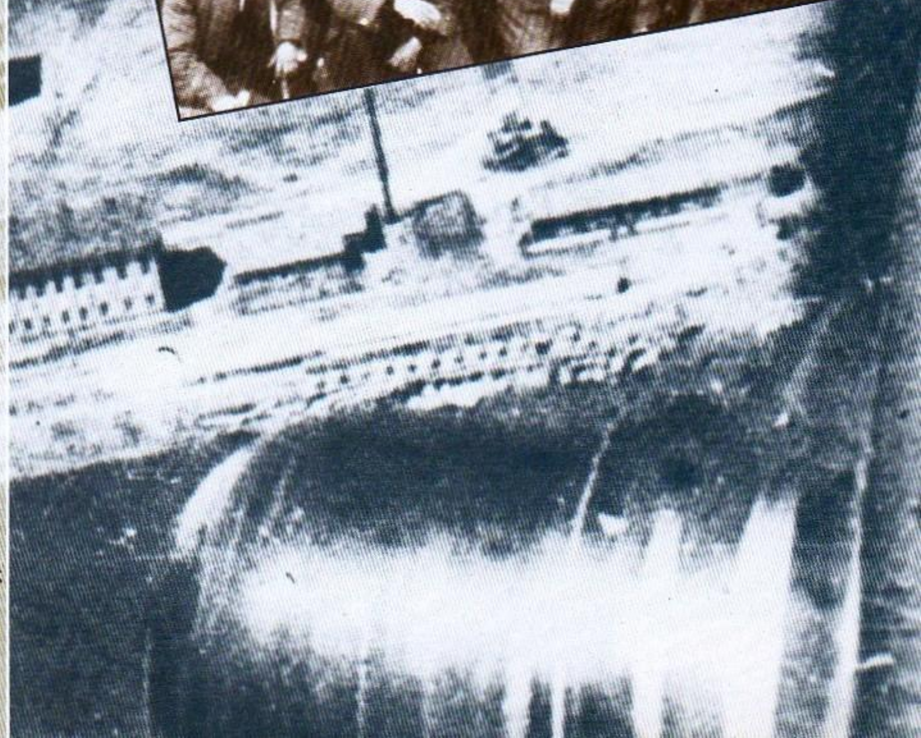
Todos los supervivientes fueron reunidos en Chungking y posteriormente realizaron su viaje de regreso a EE UU para su reasignación. Doolittle fue promovido al empleo de general de brigada el 26 de abril y el presidente Roosevelt le ordenó abandonar Chungking el 5 de mayo y regresar inmediatamente. Llegó a Washington a mediados de mayo y recibió del presidente Roosevelt la Medalla del Honor, la máxima condecoración de la nación.

En aquel mes tan pesimista de abril de 1942, el presidente Roosevelt tuvo lo que todos los norteamericanos necesitaban: un ataque contra el propio corazón de Japón. Los hombres de Doolittle habían destrozado el mito de la invulnerabilidad japonesa.





USAF



US Navy/MARS



MORSKAYA PEKHOTA

Los cimientos de la Infantería Naval Soviética los puso Pedro el Grande, padre de la Armada rusa. En 1705, la Infantería de Marina tenía unos efectivos de 45 oficiales y 1 320 suboficiales y soldados, y registró su primera victoria un año después, cuando un grupo de abordaje capturó el buque sueco *Espern*. Los regimientos marinos, como se llamaba a la Infantería de Marina, desempeñaron un papel crucial en la definitiva victoria rusa en la Gran Guerra del Norte; sus incursiones anfibias ayudaron a doblegar la resistencia sueca. Con el empleo de galeras, las embarcaciones más rápidas y maniobrales de entonces, la Infantería Naval participó activamente durante la guerra de Catalina la Grande contra los turcos, cinco décadas después. Ya con una lista de honores de batalla en su haber, los infantes de marina extendieron sus operaciones al Mediterráneo y capturaron la fortaleza de Beirut en 1773. (Más de dos siglos después, la Infantería Naval soviética se encuentra de vuelta en la zona, de maniobras con sus aliados sirios.) En las siguientes décadas, los infantes de marina combatieron en diversas guerras y campañas, la mayor parte de ellas centradas en torno al Báltico. La Infantería Naval participó en la guerra de Crimea (1854-56) y en la ruso-japonesa de 1904-05 y, a finales de la Segunda Guerra Mundial, había dos divisiones de infantes de marina en el Báltico y el mar Negro. Arriba: la insignia de manga de la Infantería Naval soviética.

En caso de conflicto, la Infantería Naval, altamente entrenada, formaría la punta de lanza en la estrategia de asaltos anfibios soviéticos.

La Armada soviética se compone de cuatro grandes flotas: la del Norte, basada en Severomorsk; la del Báltico, en Kaliningrado; la del mar Negro, en Sevastopol; y la del Pacífico, en Vladivostok. A las órdenes de cada comandante de flota hay siete grandes elementos operacionales, incluidas fuerzas de superficie y submarinas, mandos de base navales, aviación e infantería naval. Este último componente, una fuerza de asalto anfibia conocida como la Infantería Naval Soviética (INS), se ha desarrollado de forma considerable durante los últimos años.

En caso de guerra, los infantes de marina soviéticos tendrían una misión vital: capturar instalaciones occidentales clave en cada uno de los cuatro escenarios para permitir que las Flotas de la Bandera Roja (particularmente los grupos de submarinos armados con misiles nucleares) lleguen a alta mar y establezcan contacto con el enemigo. Los 16 000 hombres de la Infantería Naval, o *Morskaya Pekhota*, como se llama a los infantes de marina soviéticos, también serían responsables de capturar posiciones de la OTAN en Noruega y Dinamarca.

En la preparación para estas funciones, la infantería naval se entrena en la ejecución de asaltos anfibios en medio de ataques nucleares, desde el mar sobre puertos, aeródromos, bases de submarinos y de misiles tácticos. Estas misiones de contingencia se ven facilitadas por el despliegue rutinario de fuerzas anfibias soviéticas en ejercicios de campaña a lugares tan alejados como Vietnam, en donde hay una gran base en la bahía de Cam Ranh, y la isla de Socrata, cerca del estratégico golfo de Adén. La INS se ha convertido con el tiempo en una fuerza de élite cuya función marítima sería crucial para la estrategia soviética en un conflicto breve pero resolutivo.

Novosti

Bajo la atenta supervisión del almirante Sergei Gorshkov, los infantes de marina han sido equipados con las mejores armas del arsenal soviético, como los carros de combate T-72, artillería de 122 m y aerodeslizadores de asalto. Aunque es considerablemente menor que el Cuerpo de Infantería de Marina norteamericano, de 198 000 hombres, no se debe subestimar a la Infantería Naval Soviética. Su entrenamiento es más riguroso que el del Ejército, y los observadores de los ejercicios anfibios en las costas del Báltico han comprobado que un regimiento de la INS es equivalente en eficacia a toda una división de tropas terrestres motorizadas.

A finales de la Primera Guerra Mundial los rusos tenían dos divisiones de infantes de marina en el Báltico y el mar Negro. Sin embargo, a raíz de su participación en el levantamiento antibolchevique de Kronstadt, en 1921, se disolvió la Infantería Naval, uno de los diversos altibajos de esta fuerza en su larga historia. Reconstituida para la guerra de Invierno contra Finlandia en 1939, la INS había crecido hasta 25 brigadas de fusileros cuando Alemania invadió la Unión Soviética en 1941. A finales de la Segunda Guerra Mundial, la INS superaba los 100 000 hombres, divididos en 40 brigadas y seis regimientos independientes. Miles de marineros soviéticos, cuyos buques estaban bloqueados en el Báltico o el mar Negro a causa de la *Blitzkrieg* alemana, se habían agrupado en brigadas de infantería y enviados a las críticas batallas defensivas en torno a Moscú, Leningrado y Stalingrado. Al principio, se empleó la infantería naval sobre todo en desembarcos anfibios en las costas del Báltico, en un desesperado esfuerzo por detener el avance de la *Wehrmacht*. La punta de lanza de los asaltos fue la infantería naval, apoyada por fuerzas terrestres desembarcadas.

Al principio, estas operaciones se organizaban precipitadamente y se llevaban a cabo en la medida de las posibilidades. De hecho, los archivos navales muestran que muchas de ellas se planearon y efectuaron en menos de 24 horas, un período de tiempo patéticamente breve para cualquier acción militar. Los desembarcos solían ser a pequeña escala y a menudo comprendían menos de tres secciones, que utilizaban viejas lanchas de desembarco o gabarras de poco calado. Sin embargo, en 1943 los soviéticos habían mejorado sus tácticas, y las técnicas anfibias se habían desarrollado de acuerdo con ello. Los desembarcos se hicieron más ambiciosos en cuanto a concepción y se beneficiaron del apoyo del fuego naval, los ataques aéreos y los paracaidistas. En sólo cuatro de los 114 desembarcos realizados por la infantería naval durante la Segunda Guerra Mundial participaron varios miles de soldados. Tres de aquellos fueron en el Báltico, mientras que el cuarto tuvo lugar en el mar Negro.



MAREA ROJA

Abajo, derecha: Transportes anfibios BTR-60P desembarcan a la Infantería Naval soviética (INS) durante unas maniobras de despliegue rápido. Abajo, izquierda: Un carro de combate T-54 con tres infantes de marina a bordo. Abajo, centro: Un infante naval soviético de guardia, armado con un fusil de asalto AKM de 7,62 mm.

BUQUES DE ASALTO

La capacidad anfibia de la Armada soviética se ha visto fuertemente potenciada por el desarrollo de unidades navales mayores y más rápidas, como los buques de desembarco de la clase "Ivan Rogov" que representan la novedad más importante y versátil de la

Orbis

Armada soviética. Son capaces de transportar un batallón de Infantería Naval completo, junto a 10 carros PT-76, 30 transportes de personal, cuatro helicópteros KA-27 *"Hormone"* y tres aerodeslizadores de la clase "Lebed". Estos últimos, de 86 toneladas, pueden llevar 120 soldados a velocidades de hasta 65 nudos, muchísimo más rápido que cualquier embarcación convencional. La Armada soviética posee ahora la mayor fuerza de aerodeslizadores del mundo y, según el Pentágono, las clases "Pelikan" y "Pomornik" se incorporaron a la Flota del Báltico en 1985. La Infantería Naval emplea cada vez más aerodeslizadores en sus maniobras, y los expertos occidentales consideran la velocidad con que las fuerzas de asalto soviéticas pueden desembarcar como una amenaza considerable a la seguridad de la OTAN. Los de la clase "Aist", de 250 toneladas, los aerodeslizadores militares más grandes del mundo, pueden transportar 200 soldados cada uno, además de cuatro carros anfibios PT-76. La clase "Aist" incrementa así la capacidad soviética de despliegue de la Infantería Naval en ataques costeros próximos contra objetivos de la OTAN en el Báltico y Escandinavia.

Novosti

Entre los oficiales de la INS en la Segunda Guerra Mundial el más destacado de ellos fue el capitán de navío Sergei G. Gorshkov, uno de los pocos oficiales con mando eficaces que sirvió en la Armada soviética durante el conflicto. Gorshkov dirigió varios desembarcos anfibios en el mar Negro, incluida la inserción de 2 000 infantes de marina tras el Ejército rumano que rodeaba Odessa. Gorshkov desembarcó después varios miles de hombres cerca de la sitiada base naval de Sevastopol, en Crimea, y retrasó así su caída durante seis meses vitales.

Al terminar la guerra se volvió a disolver la Infantería Naval, en 1947. En 1956, el almirante Gorshkov se convirtió en comandante en jefe de la Armada soviética y se lanzó a un programa de modernización que transformaría la flota en una formación que constituye, hoy en día, un serio desafío a la siempre dominante Armada norteamericana. Mediante el análisis de las Infanterías de Marina norteamericana y británica, Gorshkov y los planificadores militares soviéticos decidieron que la creciente Armada soviética necesitaba una fuerza anfibia de choque como parte integrante de sus planes estratégicos para las flotas. Como resultado, en 1964 se reconstituyó la Infantería de Marina. En los últimos años, los efectivos de la Infantería Naval han alcanzado los 16 000 hombres, y los tres regimientos que sirven con las Flotas del Norte, del Báltico y del mar Negro han sido ampliados al nivel de brigadas, con más de 3 000 hombres cada una.

El componente de Infantería Naval de la Flota del Pacífico se compone de una división de dos regimientos que suman un total de 7 000 hombres. Esta fuerza se divide en dos batallones de carros y cinco de infantería motorizada, respaldados por artillería autopropulsada. Cada brigada tiene tres batallones de fusileros de unos 400 hombres. Uno de los batallones de carros cuenta con tres compañías equipadas con 10 carros ligeros anfibios PT-76, mientras que la otra tiene diez carros T-54 y T-55 equipados con dispositivos esnórquel. A diferencia de la Infantería de Marina norteamericana, que no está equipada con vehículos acorazados para el transporte del personal hacia el combate tras el desembarco, las fuerzas de asalto soviéticas llegan a la playa en vehículos acorazados anfibios de transporte de tropas BTR-60P; cada batallón tiene cinco de ellos a su disposición.

Las brigadas también tienen unidades de combate integradas y comprenden cinco elementos. Una compañía de reconocimiento está equipada con tres PT-76 y nueve autoametralladoras pesados BRDM-2; una batería de lanzacohetes con seis lanzadores BM-21 para fuego de apoyo y de contrabatería; una batería contracarro con misiles guiados *"Sagger"* y cañones sin retroceso SPG-9 de 73 mm; una batería de defensa antiaérea armada con cañones autopropulsados ZSU-23-4 y misiles de guía infrarroja SA-9 montados en grupos de cuatro; y una sección de morteros dotada con piezas de 82 y 120 mm.

Los soviéticos han desarrollado una amplia gama de buques para fines concretos. Fotografía principal: Tras descender de tres buques de desembarco de la clase "Polnocny" y llegar a tierra en transporte de tropas acorazadas anfibios, la Infantería Naval soviética ocupa una cabeza de playa. El aumento constante de ejercicios similares ha convencido a los expertos occidentales de que la INS constituiría una importante amenaza en caso de conflicto. Extremo izquierdo: El riguroso programa de entrenamiento de la INS incluye asaltos muy realistas sobre posiciones preparadas.



019

144



Abajo: Al abrirse las compuertas de proa de un "Polnocny" se descubre la carga de este buque de desembarco: una columna de BTR-60P. Extremo izquierdo: Con los tableros de navegación extendidos para lograr una mayor estabilidad, una flotilla de carros de combate PT-76 demuestra su capacidad anfibia. Cada comandante dispone de un periscopio montado en la sección delantera y dos depósitos de combustible adicionales proporcionan una mayor autonomía.

Novosti

Para el apoyo de cada unidad están las secciones logísticas sanitarias y de transmisiones, y una compañía de defensa química, de 35 hombres. Además, las brigadas también pueden disponer de una compañía de helicópteros cuyos Mi-8 *"Hip E"* transportarían a las tropas de asalto, incluidos los zapadores, a la zona de combate por delante de la fuerza principal. Este grupo avanzado también tendría a su cargo la eliminación de obstáculos submarinos tales como minas y trampas contracarro, y está equipado con vehículos acorazados de transporte de personal BTR-60P.

A diferencia de sus equivalentes norteamericanos, las fuerzas anfibias soviéticas no tienen que seguir combatiendo una vez asegurada la cabeza de playa. En lugar de ello, nuevas tropas terrestres llegarían por mar o por aire para que la Infantería Naval pueda retirarse. Este uso tan restringido de la INS corrobora la doctrina básica soviética de las operaciones anfibias de corto alcance apoyadas por los cañones de 152 mm de los cruceros de la clase "Sverdlov" y una cortina de fuego de proyectiles de 122 mm y misiles superficie-aire (SA-N-4 y SA-N-9) de los buques de asalto de la Infantería Naval.

Para estas operaciones de desembarco tan complejas se necesita una precisa coordinación de las fuerzas de asalto, navales y aéreas si se quiere mantener el elemento sorpresa. Por ello, la Infantería Naval soviética es muchísimo más versátil que los *Royal Marines* británicos a pesar de que no es tan numerosa y no está tan bien equipada. Victor Suvorov, un antiguo oficial de información del Ejército que se pasó a Occidente, comentó:

"La Infantería Naval soviética tiene un futuro muy prometedor; en los próximos años recibirá nuevos equipos que facilitarán la puesta en marcha de grandes unidades contra objetivos distantes. Para tales operaciones hay en desarrollo un equipo de combate especial en la Infantería de Marina."

En la Flota del Norte y del Báltico, la principal función de la Infantería Naval es la inserción de fuerzas tras las líneas de la OTAN en el flanco septentrional, con el fin de apoyar a las fuerzas terrestres que empujasen hacia el oeste. Sus objetivos, conocidos como "puntos de estrangulación", incluyen instalaciones nucleares, puertos y bases de submarinos, cuya destrucción proporcionaría a la Armada soviética el acceso al Atlántico. Además, al asegurar los estrechos controlados por Dinamarca y Schleswig-Holstein, las flotas podrían avanzar a través de la brecha Groenlandia-Islandia.

La Infantería Naval soviética podría ser utilizada incluso como punta de lanza en los asaltos anfibios en el mismo continente chino.

La Flota del mar Negro intentaría tomar el control del estrecho de los Dardanelos y el Bósforo mientras que el canal de Suez y sus oleoductos representan objetivos estratégicos cruciales en el flanco meridional de la OTAN. La Flota del Pacífico tendría que asegurar el estrecho de La Perouse entre Japón y la parte meridional del continente soviético a fin de conseguir acceso al vasto océano que hay tras él. Si Beijing (Pekín) se uniese a Occidente en caso de conflicto, la Infantería Naval de la Flota del Pacífico podría participar incluso en la punta de lanza de los desembarcos de asalto en el propio continente chino.

La Flota del Báltico ilustra perfectamente la doctrina táctica soviética en lo referente a operaciones anfibias. En este escenario, la fuerza de la Infantería Naval, con 24 buques de guerra, está apoyada por elementos de infantería de marina procedentes de

CARRO ANFIBIO PT-76

Los carros ligeros anfibios PT-76 entraron en servicio en 1952. La necesidad de capacidad anfibia exigía un casco de acero completamente estanco con el blindaje máximo (14 mm) situado en la parte delantera del mismo. El armamento principal del PT-76 es un cañón D-56T de 76 mm, con una cadencia de tiro máxima de ocho proyectiles por minuto. Los tipos de munición que puede emplear incluyen proyectiles perforantes, trazadores, rompedores y rompedores contracarro. A la derecha del cañón hay una ametralladora anti aérea de 7,62 mm montada de forma coaxial con el armamento principal. Más recientemente se han equipado muchos PT-76 con una ametralladora antiaérea de 12,7 mm en lo alto de la torre. Este carro está propulsado por un motor refrigerado por agua de seis cilindros que le proporciona una velocidad máxima en carretera de 45 km/h, y de 10 km/h en el agua. Antes de entrar en la misma, se extiende un tablero de navegación en la parte delantera del casco y se conectan las dos bombas de sentina eléctricas. Entonces, el carro es propulsado por dos hidrorreactores montados en la parte posterior del casco. El PT-76 ha servido de base de una variedad de vehículos acorazados, incluido el transporte de tropas BTR-50P y el sistema antiaéreo autopropulsado ZSU-23-4. Aunque se utiliza principalmente como medio de exploración en vanguardia de las unidades principales, el PT-76 también se ha usado para vadear obstáculos acuáticos en la primera oleada de un ataque y para fuego de apoyo mientras se consolida la cabeza de playa. Durante la guerra de Vietnam, el Ejército norvietnamita empleó PT-76 y también se les ha visto en Sudáfrica y Angola. Cuando el Ejército indio empleó PT-76 para la invasión del Pakistán Oriental en 1971, su capacidad anfibia resultó altamente eficaz.

Polonia y la República Democrática alemana. Las fuerzas soviéticas, y particularmente la infantería naval, han ensayado sus funciones bélicas –destinadas a dominar a la OTAN en el eje marítimo septentrional– durante casi 20 años. Sus preparativos comenzaron en 1968 con la operación *"Sever"*, el primer gran ejercicio anfibio desde la Segunda Guerra Mundial. Los infantes de marina desembarcaron en la península de los Pescadores, entre Murmansk y la costa septentrional de Noruega. La OTAN mantiene varias instalaciones en ese país, que constituyen una parte vital del flanco septentrional de la Alianza, y la operación *"Sever"* descubrió a los analistas militares occidentales que esta zona sería un objetivo principal para los soviéticos en caso de guerra.

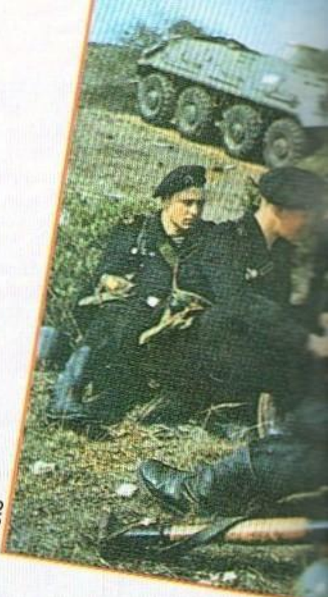
A pesar de la relativa simplicidad de este ejercicio, *"Sever"* no estuvo demasiado coordinada. Sin embargo, en los últimos años el Pacto de Varsovia ha incrementado sus ejercicios en impresionantes despliegues de carácter anfibio en los que destaca el perfecto adiestramiento y la actuación táctica de la Infantería Naval. La escala y complejidad de las maniobras actuales demuestran el énfasis que ponen los soviéticos en la capacidad de capturar y asegurar los estratégicos "puntos de estrangulamiento".

En los grandes ejercicios anfibios realizados por fuerzas soviéticas en 1980, bombarderos Tu-22M *"Backfire"* y helicópteros Mi-24 apoyaron un desembarco en la isla Rugen, junto a la costa de Alemania Oriental, y ello ilustró la habilidad soviética para coordinar operaciones de gran escala.

Aunque el reparto de la Infantería Naval entre las cuatro flotas de la Armada Soviética limita la magnitud de sus operaciones anfibias, los comandantes navales soviéticos han dejado bastante claro lo improbable de un despliegue a gran escala de los infantes de marina, al estilo del *Marine Corps* norteamericano. El hecho de que todos los ejercicios efectuados por la Flota del Báltico estuviesen dentro del alcance de las bases aéreas soviéticas corrobora la escasa distancia que hay hasta los objetivos destinados a la Infantería Naval.

Los reclutas de la Infantería de Marina soviética se someten a un curso básico de entrenamiento intensivo de nueve semanas que incluye la iniciación a las técnicas de comando y de guerrillas. Después de esto, se envía a los infantes a escuelas técnicas donde se les instruye sobre el uso de armas pesadas, equipos de transmisiones, demolición y una gran variedad de especialidades. El adiestramiento avanzado puede llegar a durar hasta cuatro meses y, tras graduarse, algunos de los reclutas son asignados directamente a funciones marítimas en uno de los buques de guerra anfibia de la Armada.

La extensa reorganización y modernización de la Infantería de Marina soviética durante la última década no deja ya lugar a dudas para los analistas occidentales de la amenaza que supone. Ante la introducción de batallones de artillería y contracarro, además del nuevo armamento, del tipo del carro T-72 y el mortero automático de 82 mm, fuentes del Pentágono reconocen abiertamente el recién descubierto poder de la Infantería Naval soviética.



Orbis

Arriba: Infantes de marina soviéticos reciben instrucciones antes de uno de sus numerosos ejercicios de entrenamiento. De la INS se espera un nivel muy alto, en especial en su función primaria de tropas de choque (superior, derecha).

Derecha: Uno de los enormes aerodeslizadores de la clase "Aist" se desplaza sobre el agua a una velocidad de casi 65 nudos. Utilizados conjuntamente con otros elementos de la INS, la aparición de la maniobrable clase "Aist" ha hecho que se revise la totalidad del concepto de las operaciones anfibias. Extremo derecho: Un desfile de la Infantería Nav soviética en la Plaza Roja de Moscú en el que se evidencia el espíritu de cuerpo de esta unidad, característico de estos guardias de elite.





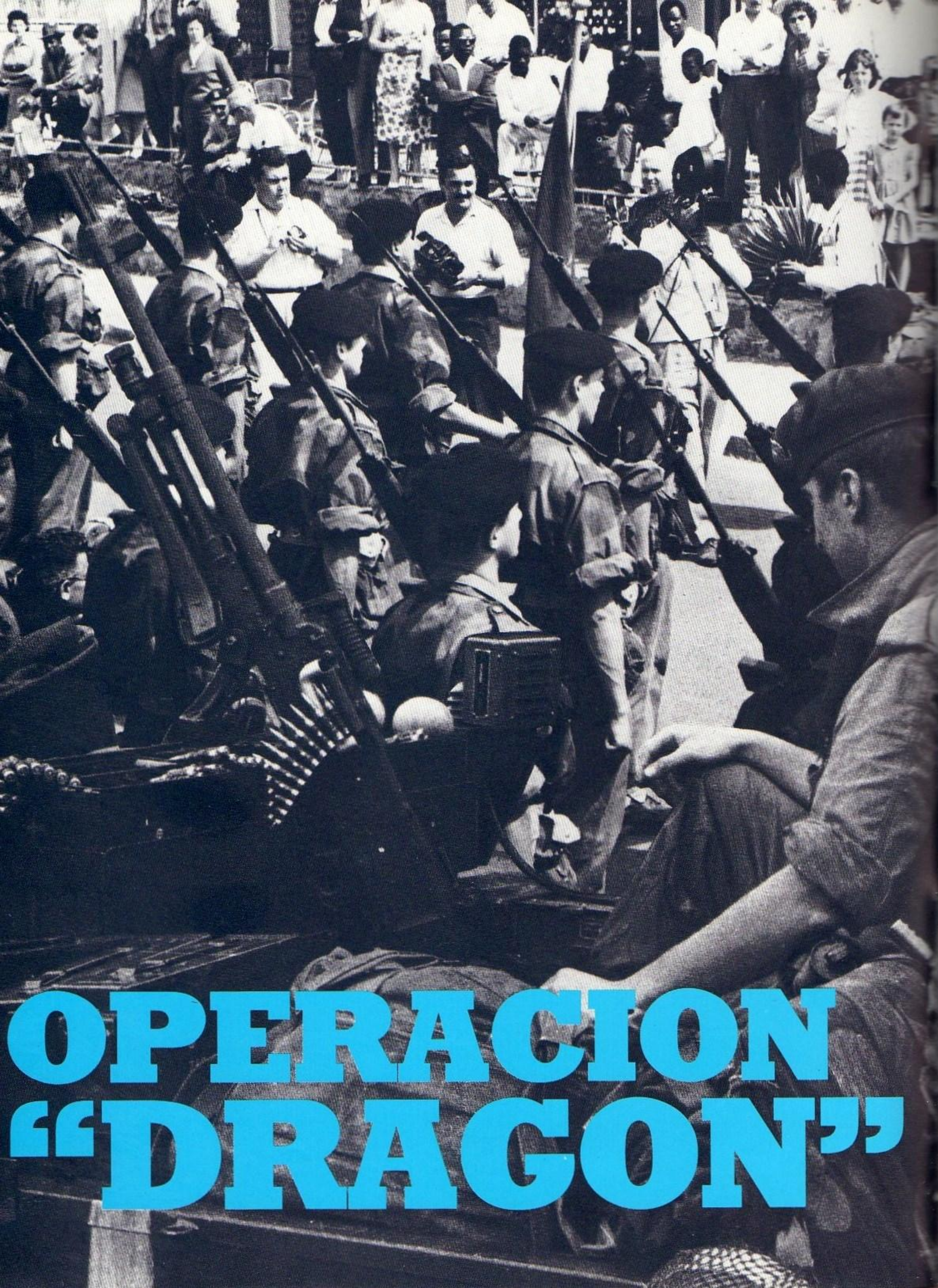
Orbis

Derecha: Fuerza de choque. Con los fusiles de asalto listos, la Infantería Naval desembarca de un aerodeslizador de la clase "Aist".



Tass





OPERACION "DRAGON"

Cuando los rebeldes *simba* amenazaron con masacrar a los europeos de Stanleyville en 1964, el Regimiento de Comandos Paracaidistas belga impidió la ejecución.

A las 07,50 horas del 24 de noviembre de 1964 en la ciudad congoleña de Stanleyville (la actual Kisangani), unos jóvenes guerreros que se hacían llamar *simbas* (leones) comenzaron a disparar indiscriminadamente sobre un grupo de civiles extranjeros desarmados, la mayoría belgas, que habían sido mantenidos como rehenes en la ciudad durante 111 días. Los meses precedentes, los *simbas* habían ejecutado a cientos de civiles indefensos y parecían acariciar la idea de seguir haciéndolo. Pero en esta ocasión, su disfrute iba a ser breve. Pocos minutos después de que los guerreros comenzasen a dar rienda suelta a su sed de sangre, unos soldados con boinas rojas, pertenecientes al Regimiento de Comandos Paracaidistas belga, irrumpieron en escena. La mayoría de los *simbas* huyeron aterrorizados ante el avance de los paracaidistas quienes, posteriormente, procedieron a rescatar a cientos de belgas y otros ciudadanos extranjeros de Stanleyville y sus alrededores.

El grupo de rehenes para cuyo rescate se había enviado a los comandos paracaidistas había sido lo suficientemente desgraciado para caer en medio de la guerra *Simba*, una revuelta que se caracterizó por un alto grado de salvajismo y atrocidad. Los líderes políticos de esta revuelta –Christophe Gbenye, Thomas Kanza, Gaston Soumialot, Pierre Mulele y los restantes miembros del "gobierno" de la *République Populaire du Congo*, formado en setiembre de 1964– se proclamaban progresistas y decían querer liberar al pueblo congoleño de un gobierno que los había vendido a Occidente. Sin embargo, en la práctica, el área "liberada" por los rebeldes fue sometida a un verdadero reinado del terror. Si el ejército del gobierno central, el *Armée Nationale Congolaise* (ANC), había resultado infame y brutal por su comportamiento licencioso, su fama quedó rápidamente eclipsada por el rebelde "Ejército Popular de Liberación", cuyos guerreros *simbas* desataron una ola de asesinatos, torturas e incluso canibalismo.

Los excesos del Ejército Popular fueron particularmente notorios en Stanleyville, que había caído en poder de los rebeldes mandados por el "general" Nicolas Olenga, la noche del 4 de agosto de 1964. Tras tomar el control de la ciudad parecían querer masacrar la comunidad blanca de Stanleyville, especialmente a norteamericanos y belgas, cuyos gobiernos eran considerados como los principales apoyos del régimen de Léopoldville (Kinshasa). Christophe Gbenye les persuadió para que pospusiesen tal acción. Gbenye quería mantenerlos como rehenes, garantía diplomática en la lucha contra el gobierno congoleño. Su política era en realidad un chantaje: a menos que norteamericanos y belgas reprimiesen al ANC, él no garantizaría la seguridad de los malogrados rehenes.

Cuando Gbenye hizo por primera vez esta amenaza, a finales de agosto de 1964, los gobiernos belga y norteamericano decidieron que la discreción sería lo más aconsejable. Instaron a Moise Tshombe, primer ministro del Congo, a restringir los ataques aéreos contra centros rebeldes y desarrollaron esfuerzos diplomáticos para asegurar la liberación de los rehenes. Sin embargo, este cauteloso comienzo no parecía conducir a ningún sitio y, mientras se recibían los informes de las atrocidades de los rebeldes y los líderes de éstos aumentaban la estridencia de sus amenazas sobre los rehenes, los gobiernos belga y norteamericano empezaron a pensar en la posibilidad de una operación de rescate. A finales de octubre, una columna del ANC mandada por mercenarios avanzaba hacia Stanleyville, lo que aumentó, el espectro de las represalias *simbas* contra los rehenes. Por ello, los belgas propusieron una operación aerotransportada conjunta con los norteamericanos, en la que EE UU pondría los aviones y ellos las tropas. La Casa Blanca estuvo de acuerdo.

Pronto saltaron a la vista las dificultades implícitas de tal operación. En primer lugar, no habría apoyo terrestre pues, aunque lo lógico militarmente sería coordinar el lanzamiento desde el aire con un empuje de las fuerzas del ANC, era inaceptable políticamente, ya que daría la impresión de que la operación estaba destinada a apoyar la campaña del ANC en lugar de rescatar a los rehenes. En segundo lugar, los belgas nunca habían saltado desde aviones C-130; ni siquiera habían efectuado una operación aerotransportada conjunta con EE UU. Y en tercer lugar, los belgas irían "a ciegas", pues había una escasez de información sobre la situación en Stanleyville, como los efectivos y situación de los *simbas* y el paradero de los 800 rehenes que se suponía tenían que rescatar. Se prohibió el reconocimiento aéreo por temor a que pudiera provocar una masacre. Además de todo esto, estaba el hecho de que la unidad seleccionada para la operación, el Regimiento de Comandos Paracaidistas belga, se componía en su mayor parte de reclutas de 18 a 20 años cuyo entrenamiento sólo había durado dos meses en el 3.er Batallón, cinco meses y medio en el 2.° y 10 meses y medio en el 1.°; los hombres disponibles se limitarían por ello al 1.er Batallón y a elementos del 2.°

La fase dos consistiría en un vuelo de 3 800 km desde la isla de Ascensión a la base de Kamina

Sin ceder a estas dudas y dificultades, los dos gobiernos comenzaron sus planes. Lo que salió al final de este proceso fue una operación de tres fases denominada *"Dragon Rouge"*. Durante la fase uno, 12 aviones de transporte C-130 volarían desde su base en Francia hasta Kleine Brogel, en Bélgica, donde embarcarían a 545 mandos y soldados del regimiento, además de ocho *jeeps* acorazados y 12 triciclos a motor AS-24; los aviones volarían después unos 6 400 km hasta las dependencias británicas en la isla de Ascensión, tras repostar en ruta en una base de la USAF en España. La fase dos consistiría en un vuelo de 3 800 km desde la isla de Ascensión a la base de Kamina, en Katanga. Durante la fase tres, la fuerza recorrería 880 km hacia el norte, a la propia Stanleyville, para reunirse con una patrulla de B-26 congoleños que les darían sobre la marcha informes sobre el tiempo en Stanleyville y fuego de apoyo para el asalto. Éste también iba a constar de tres fases. A las 06,00 horas del Día D, el 1.er Batallón y la plana regimental (320 hombres) saltarían desde cinco C-130 sobre el campo de golf próximo al aeropuerto de Stanleyville, tomarían el aeropuerto y eliminarían todo obstáculo. Treinta minutos después de la salida de los cinco C-130, otros dos con los ocho *jeeps* a bordo, volarían directamente a Stanleyville y aterrizarían al recibir la señal. Finalmente, pasados otros 30 minutos, los cinco últimos C-130, que llevaban una compañía del 2.° Batallón además de abastecimientos y elementos logísticos, se dirigirían a Stanleyville y aterrizarían, si era posible, o lanzarían a los hombres y al material si lo primero resultaba imposible. La clave del éxito era evidentemente la captura y limpieza del aeródromo

EL CONGO BELGA

La colonia africana del Congo Belga (conocido desde 1971 como Zaire) consiguió su independencia de Bélgica el 30 de junio de 1960. Los belgas permitieron al gobierno poscolonial que aprovechase los servicios de miles de sus colonos, incluidos oficiales y suboficiales que dirigían a los 24 000 hombres de la *Force Publique*, y pensaban que los nuevos legisladores de Congo serían capaces de mantener la paz y la estabilidad. Sin embargo, la ley y el orden fueron quebrantados casi inmediatamente. La *Force Publique*, que después se convirtió en el *Armeé Nationale Congolaire* (ANC), se amotinó contra sus oficiales belgas y estalló la violencia y el desorden, a veces provocados por el mismo Ejército. Los belgas enviaron a sus propios soldados para ayudar a evacuar a sus compatriotas en peligro, mientras que el gobierno de Congo, al ver que sus leyes sólo tenían vigencia en la capital, pidió a las Naciones Unidas que enviase ayuda. La ONU aseguró la salida de las fuerzas belgas, suprimió un régimen rival en Stanleyville (hoy Kisangani) y uno secesionista en Katanga (hoy Shaba), y restauró un "espejismo" de ley y orden antes de retirar sus contingentes en junio de 1964. Sin embargo, por entonces el gobierno de Congo había perdido el control de gran parte de la región oriental del país, donde el Comité Nacional de Liberación ya había instigado aquel año la rebelión. A mediados de agosto de 1964, los rebeldes habían conquistado prácticamente todo el Congo Oriental, y las fuerzas del ANC, mandadas por mercenarios, les iba a suponer un enorme esfuerzo hacer frente a aquella marea; la mayoría de las áreas se recuperaron a finales de 1964 y comienzos de 1965, aunque persistieron algunos focos rebeldes hasta 1966.

Izquierda: La potencia de fuego de los comandos paracaidistas belgas. Soldados desfilan con las bayonetas caladas mientras que (abajo) miembros del 1.er Batallón entretienen sus armas tras la caída de Stanleyville.



REGIMIENTO DE COMANDOS PARACAIDISTAS

Los orígenes del Regimiento de Comandos Paracaidistas de Bélgica se remontan a mayo de 1942, en que se formó una compañía paracaidista belga independiente en Gran Bretaña con unos efectivos iniciales de 144 hombres. Al principio, esta compañía formó parte de la 6.ª División Aerotransportada británica, pero después pasó al ala del Servicio Aéreo Especial británico para recibir entrenamiento en operaciones clandestinas. Cuando los Aliados avanzaban sobre Bélgica, en julio de 1944, los paracaidistas participaron activamente en la liberación de su país. El regimiento adquirió fama internacional por primera vez en julio de 1960, cuando unos 800 comandos paracaidistas actuaron en la provincia congoleña de Katanga (hoy Shaba) a petición del gobernador de la provincia, Moise Tshombe. Los paracaidistas rescataron a cientos de ciudadanos belgas en peligro y consiguieron para sí una reputación de valientes y eficaces. Regresaron a el Congo en noviembre de 1964, cuando se les eligió para llevar a cabo operaciones de rescate en Stanleyville (hoy Kisangani) y Paulis (hoy Isiro). Catorce años después, fueron nuevamente enviados operacionalmente al Congo para respaldar a las fuerzas francesas durante el rescate de rehenes en la provincia de Shaba (antes Katanga), en mayo de 1978. El Regimiento de Comandos Paracaidistas tiene tres batallones, de los que el más conocido es el 1.º, con su boina marrón claro y su insignia del SAS. Los tres batallones forman la reserva táctica del Ejército de Bélgica y constituyen un modo de reforzar la participación de ese país en la OTAN además de proporcionar capacidad de intervención en lugares conflictivos alejados.
Arriba: El distintivo de los comandos paracaidistas belgas.

pues, sólo después de ello los paracaidistas tendrían que avanzar sobre la propia ciudad en busca de los rehenes, mediante los vehículos llegados en la segunda oleada de C-130. Los mismos planes de asalto se habían trazado para las operaciones suplementarias denominadas *"Dragon Noir"*, *"Blanc"* y *"Vert"*, destinadas al rescate de ciudadanos extranjeros concentrados en Paulis (hoy Isiro), Bunia y Watsa, respectivamente.

El 14 de noviembre de 1964 ya se había elaborado lo esencial del plan y los dos gobiernos acordaron llevar a cabo las operaciones de rescate en caso de que fracasasen sus continuos esfuerzos diplomáticos por asegurar la liberación de los rehenes. Los belgas, por su parte, instaban ya a la acción, lo que no dejaba de ser razonable si se tenía en cuenta que la columna del ANC estaba a punto de iniciar su avance final sobre Stanleyville, el 19 de noviembre. Los norteamericanos tenían algunas reservas sobre la "presituación", en el sentido de que un retraso entre las fases uno y dos podría producir lagunas en su seguridad, pero accedieron a la propuesta belga. Así, el 17 de noviembre, 12 aviones de la 464.ª Ala de Transporte de Tropas de la USAF abandonaron su base en Evreux, Francia, en dirección a Kleine Brogel, Bélgica. A las 20,00 horas del día 18, todos los aviones, con 545 paracaidistas a bordo, habían llegado a la isla de Ascensión, cuya pista de aterrizajes había sido puesta a su disposición por el gobierno británico. La fase uno de *"Dragon Rouge"* se había cumplido.

Los belgas instaron rápidamente a que se iniciase la fase dos. El 20 de noviembre, los periódicos de Londres, París y Bruselas dieron noticias sobre unas "maniobras de entrenamiento aerotransportado lejano conjuntamente entre belgas y norteamericanos", pero esta tapadera no resultó nada convincente y el gobierno belga se vio obligado a admitir que una fuerza conjunta se había reunido en la isla de Ascensión y describió este movimiento como una medida de precaución, a lo que añadió que aún esperaba conseguir la liberación de los rehenes mediante la negociación. Sin embargo, con el secreto desvelado y la columna del ANC en marcha hacia Stanleyville el 19 de noviembre, según lo programado, los belgas consideraron que echarse atrás era un sinsentido. El gobierno norteamericano seguía aún con sus cautelas pero, tras conocer los informes referentes a que los rehenes serían devorados si no cesaban los bombardeos sobre el territorio rebelde, o bien asados vivos si no se aceptaban los términos rebeldes de la negociación, los norteamericanos reconocieron lo recomendable de un movimiento rápido hacia Kamina. Después de obtener permiso del gobierno congoleño, la fuerza *"Dragon Rouge"* se dirigió a Katanga, a donde llegó a las 10,00 horas del 22 de noviembre. Por suerte para los rehenes, ni Gbenye ni Olenga tuvieron noticias de este movimiento y parecían considerar los anteriores informes sobre aterrizajes en la isla de Ascensión como rumores infundados.

La fuerza *"Dragon Rouge"* ya estaba de nuevo en movimiento. Con la columna del ANC a punto de llegar a Stanleyville el 24 de noviembre, no había lugar para retrasos, pues la llegada de la fuerza del ANC podría provocar una masacre de rehenes o hacer que los rebeldes se llevasen a los mismos al noreste. Por ello, los gobiernos belga y norteamericano decidieron proceder con la fase tres, según lo planeado. A las 03,00 horas, con unas condiciones meteorológicas perfectas –techo de vuelo de 360 m, buena visibilidad con pocas nubes y vientos de superficie de menos de seis nudos– los primeros cinco C-130 despegaron de Kamina.

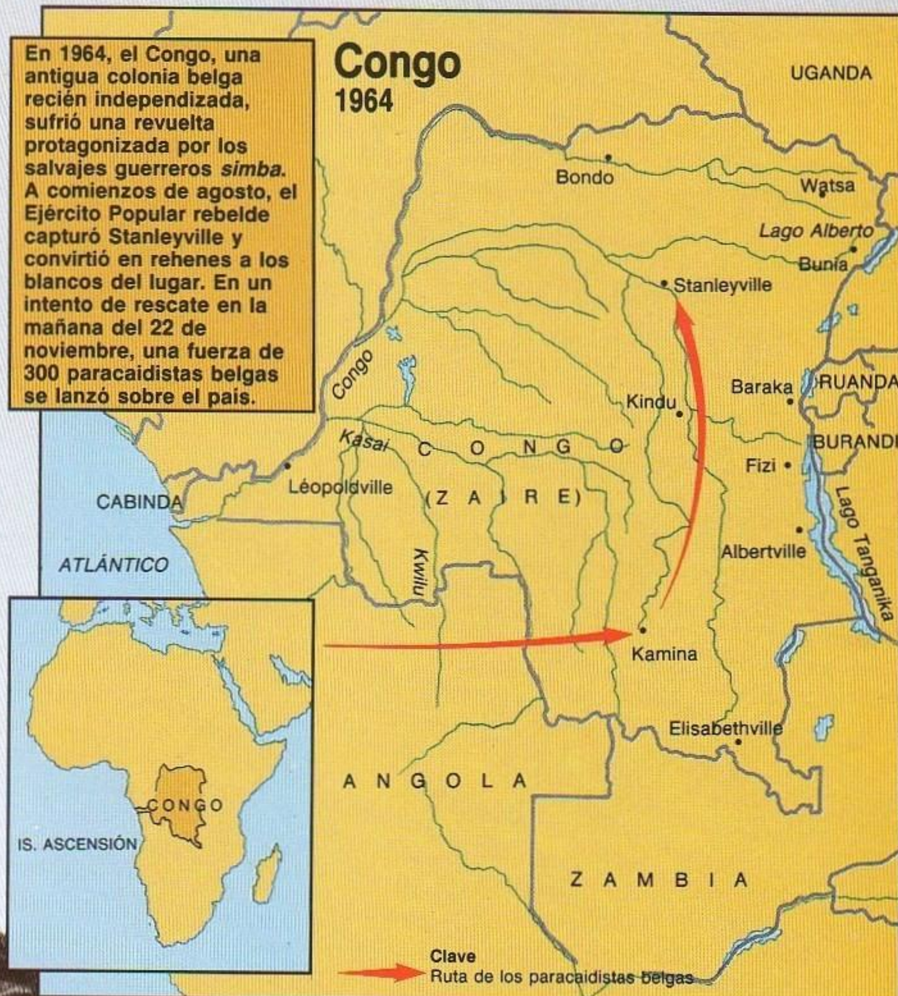
Fotografía principal: Un comando paracaidista belga monta guardia junto a unos rebeldes capturados durante una corta batalla en el aeropuerto de Stanleyville. En último término se ve uno de los transportes norteamericanos C-130 que llevaron la fuerza de rescate y su equipo al Congo. Derecha: El comandante de la operación paracaidista en Stanleyville, el coronel Charles Laurent.

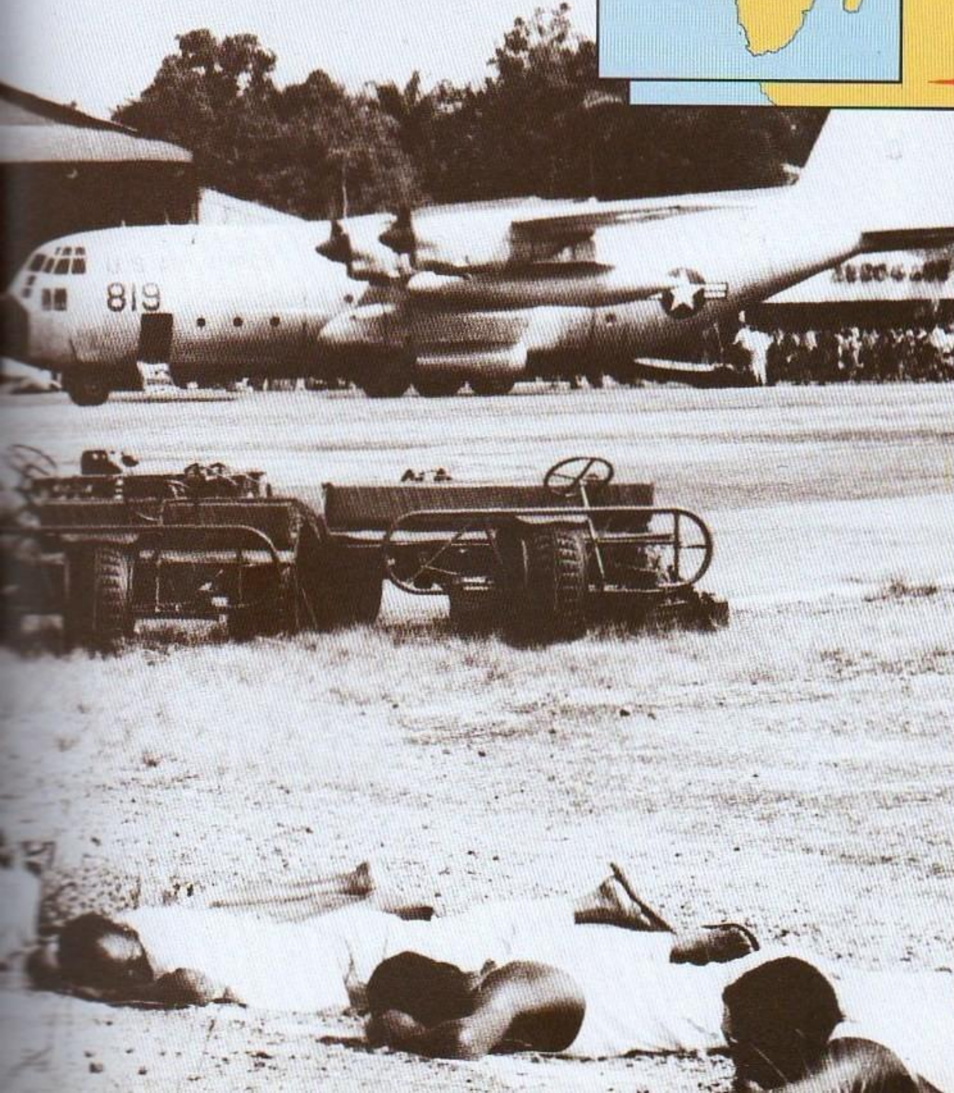
Rex Features

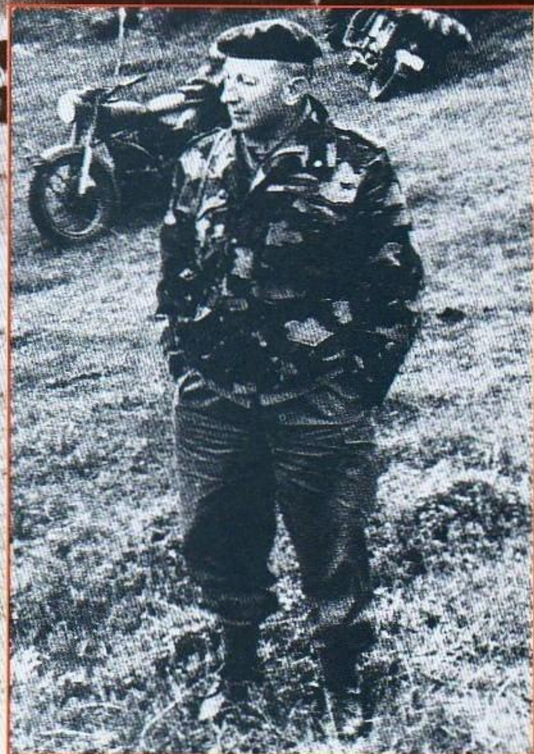
A las 06,00 horas, los C-130, apoyados por los B-26, estaban sobre el campo de golf y lanzaron rápidamente 320 paracaidistas sobre el objetivo. Hubo alguna resistencia de las fuerzas rebeldes, especialmente alrededor de la torre de control, pero en hora y media los paracaidistas habían capturado el aeropuerto y eliminado los obstáculos; los siete C-130 restantes ya podían aterrizar. Estos aviones trajeron la compañía de refuerzo, los suministros y los vehículos aunque, desgraciadamente, uno de los aviones, que llevaba cuatro de ellos venía con una hora de retraso por un fallo tras salir de Kamina.

Mientras tanto, el coronel Laurent, comandante de la fuerza de comandos paracaidistas, había enviado parte de sus efectivos a Stanleyville a la mayor velocidad posible: a las 06,35 un comunicante anónimo había telefoneado a la torre de control (donde Laurent había instalado su puesto de mando) para decir que los rehenes estaban retenidos en el Hotel Residencia Victoria, "soplo" que fue confirmado cinco minutos después por un misionero neerlandés. A las 07,40, elementos avanzados de la 11.ª Compañía de Comandos Paracaidistas habían alcanzado las inmediaciones de la ciudad. Los belgas comenzaron entonces a avanzar hacia la propia ciudad ante la esporádica resistencia de los rebeldes en su camino.

Los *simbas*, por su parte, decidieron vengarse con los rehenes, de los que habían reunido 250 junto al monumento de Lumumba y los habían obligado a sentarse. Empezaron a matarlos con armas de fuego y lanzas hasta que, tres minutos después, llegaron los paracaidistas y dispersaron rápidamente a los autores de la masacre. Encontraron dos niñas, cinco mujeres y 15 hombres muertos o moribundos, y otras 40 personas heridas, de las que cinco morirían después.







Derecha y abajo, derecha: La dramática misión de rescate de los comandos paracaidistas hizo que el mundo contuviera el aliento y que el pueblo belga no tardase en mostrar su gratitud cuando los jóvenes paracaidistas volvieron a casa.



Photosource

Sin embargo, este horror hizo que los paracaidistas se decidieran más en su avance y siguieran limpiando la ciudad, calle por calle, hasta enlazar con elementos de la columna del ANC a las 11,00 horas. Al amanecer del día 25, los paracaidistas habían rescatado un total de 1 500 ciudadanos extranjeros y 150 congoleños, frente a la pérdida de uno de sus hombres muerto.

Los belgas y los norteamericanos centraron entonces su atención en las operaciones suplementarias planeadas en Paulis, Bunia y Watsa. Sin embargo, ambos gobiernos habían acumulado serias dudas sobre lo acertado de seguir adelante con ello; los rebeldes estarían alerta, había demasiado pocos paracaidistas disponibles para montar tres asaltos simultáneos y, por entonces, los objetivos estarían demasiado desperdigados para que una misión de rescate resultase factible. Estas consideraciones, sumadas al alboroto internacional provocado por *"Dragon Rouge"*, inclinaron a ambos gobiernos por la cancelación de estas operaciones. Aunque sí acordaron en realizar otra misión. Habían llegado informes de que existía una concentración de blancos en Paulis y de que estaban en serio peligro. El coronel Laurent sugirió entonces que se permitiese a sus paracaidistas intentar sólo una operación más: *"Dragon Noir"*. Los gobiernos belga y norteamericano accedieron y el 26 de noviembre Laurent recibió el permiso.

Rápidamente capturaron y limpiaron el aeródromo para que los aviones siguientes aterrizasen con los vehículos acorazados

La operación resultó un grna éxito. Los paracaidistas recibieron una hostil bienvenida por parte de los *simbas* que les esperaban, pero el fuego rebelde era impreciso. De los 256 hombres que saltaron, 255 llegaron a tierra sin ser alcanzados y rápidamente capturaron y despejaron el aeródromo, lo que permitió que los siguientes aviones aterrizasen con los vehículos y suministros. Sin embargo, con la lección de *"Dragon Rouge"* bien aprendida, los paracaidistas no esperaron a que llegase todo el equipo. Una compañía, otra vez la 11.ª, se desplazó inmediatamente a la ciudad. Al tiempo que la fuerza comenzaba a retirarse, a las 13,14 horas del 27 de noviembre, se había liberado a 375 ciudadados extranjeros. El último avión despegó a las 15,00 horas y dejó Paulis para los *simbas*. La operación había costado siete bajas, incluido el muerto durante el propio asalto.

Las operaciones *"Dragon Rouge"* y *"Dragon Noir"* ya habían terminado. La tarde del 27 de noviembre, toda la fuerza *"Dragon"* había vuelto a Kamina y dos días después volaba hacia la isla de Ascensión, para dirigirse posteriormente a su base, vía Canarias. Los paracaidistas se habían ganado el reconocimiento unánime. No habían podido salvar a todos los rehenes de Stanleyville y Paulis, ni hacer hacer nada por los puñados de belgas repartidos por el noreste, pero habían conseguido evacuar unas 2 000 personas, frente a la pérdida de sólo tres soldados muertos y siete heridos. El pueblo de Bélgica expresó su opinión el 1 de diciembre de 1964, cuando el Regimiento de Comandos Paracaidistas desfiló por las calles de Bruselas. Según la prensa de la capital, desde el Día de la Liberación de 1944, ninguna unidad militar había sido objeto de una recepción tan tumultuosa.

AP

R. Bail

En la guerra contra la guerrilla argelina, la información desempeñó un papel vital y mientras los *Commandos de Chasse* la obtenían en tierra (inferior), los aviones de observación (derecha) resultaron cruciales en el reconocimiento de zonas más inaccesibles.

LEONES DE MONTAÑA

Cuando el general Maurice Challe asumió el control operacional en Argelia, desplegó contra el enemigo una nueva unidad, los *Commandos de Chasse*.

Un viejo proverbio árabe dice que "al león de la montaña lo tiene que cazar el león de la montaña". Hoy, esta máxima es asumida abiertamente por la doctrina táctica de cualquier fuerza de seguridad que participa en operaciones contra las guerrillas. Las unidades especiales familiarizadas con las tácticas y métodos operacionales de la guerra de guerrillas existen en las fuerzas armadas de todo el mundo y la experiencia ha demostrado que derrotar a semejante adversario implica el adiestramiento de los hombres para enfrentarse al enemigo y luchar contra él en su propio campo.

Cuando el general Maurice Challe, de la Fuerza Aérea francesa, asumió el mando de las operaciones contra los esquivos guerrilleros del Frente Nacional de Liberación (FLN) en Argelia, en diciembre de 1958, se encontró con un ejército fatigado por cinco años de guerra sin cuartel y desmoralizado por la ineficaz estrategia del Alto Mando francés y sus continuos fracasos en campaña. Cuando Challe llegó a Argelia encontró dos tipos muy distintos de soldados bajo su mando. Primero, estaban los *parás* y los legionarios de la "reserva general", altamente disciplinados, profesionales y bien armados que, además, tenían helicópteros a su disposición para su rápido despliegue. El resto de sus tropas se componía de soldados de "sector": jóvenes reclutas con sólo seis meses de entrenamiento a sus espaldas y que estaban mandados por oficiales inexpertos. Las tropas de sector estaban encargadas de la función militar rutinaria de proteger los puntos estratégicos, vigilar carreteras, escoltar convoyes y "pacificar" a la población civil. No estaban organizados para la guerra o la persecución activa del enemigo y entre ellos el control del terreno brillaba por su ausencia: los líderes políticos del FLN se movían con entera libertad entre el pueblo, y las unidades militares del mismo podían operar de noche y, a veces, incluso a pleno día sin que fuesen interceptados.

Los *paras* y los legionarios, el arma principal del esfuerzo militar francés y una fuerza de combate muy eficaz, se veían obstaculizados por su falta de conocimiento de la situación local, y las grandes operaciones ofensivas, montadas horas o incluso días después de haber avistado al enemigo, fracasaban invariablemente a la hora de establecer contacto.

Se les infundió un fuerte espíritu y una renovada determinación de atacar al enemigo

Challe vio el problema inmediatamente y se dio cuenta de que, para nivelar la balanza a su favor, necesitaba introducir una nueva estrategia. Con su nueva perspectiva, la solución del problema fue muy simple: la información. Las tropas de sector, desplegadas por todo el país, se encontraban en una posición perfecta para conseguir la información necesaria, y este nuevo encargo fortalecería su maltrecha moral y les proporcionaría un papel más activo en la guerra contra el FLN. Se abandonó la antigua estrategia de bloquear una área y después peinarla exhaustivamente: largas y pesadas caminatas sin ninguna recompensa a este esfuerzo al terminar el día. Se formarían nuevas unidades, más adecuadas para la nueva aproximación al problema y que cubriesen las lagunas existentes entre paracaidistas y legionarios, con su incansable espíritu de ataque, y las fatigadas tropas de a pie pasaron a las aburridas e infructuosas misiones de defensa pasiva. Así surgieron los *Commandos de Chasse*: los "leones de montaña" del general Challe.

La noticia de la formación de los *Commandos de Chasse* llegó a todas las unidades a comienzos de 1959 y fue recibida con gran entusiasmo en los cuarteles. Aunque pocos hombres iban a servir realmente en las nuevas unidades, a todos se les infundió un fuerte espíritu y una renovada determinación de atacar al enemigo. Los comandos se formaron como pequeñas unidades de unos 60 hombres, de los que dos tercios eran jóvenes nativos argelinos o voluntarios árabes conocidos como *harkis*, muchos de los cuales habían salido del FLN y no tenían la menor intención de volver a establecer contacto con él a menos que estuviesen respaldados por el poder militar francés. La mayor parte del elemento europeo de las nuevas unidades estaba compuesto por jóvenes reclutas, hombres que se ofrecieron voluntarios para los comandos para salir de la tediosa rutina diaria de sus bases y que buscaban "acción y aventura" en campaña. Ser miembro de un comando les daba predicamento a ojos de sus camaradas de las compañías regulares, con lo que se estimuló un "estilo comando" definitorio. Esto sirvió para alentar un espíritu de cuerpo y ayudó a suavizar las tensiones raciales o religiosas que, de otro modo, hubieran podido echar a perder una unidad de orígenes étnicos tan diversos. Los comandos también tenían su propio estilo de vestir diferenciador: llevaban una gorra camuflada en las operaciones en campaña y una boina negra en la base. Pero el símbolo más importante de su estatus era que siempre llevaban un cuchillo norteamericano



D.R.



Abajo: El general Maurice Challe (derecha) formó los *Commandos de Chasse* como parte de una estrategia más agresiva en Argelia. En las filas de los *Commandos* había un alto índice de nativos argelinos. Derecha, arriba: Unos comandos examinan el cadáver de un soldado rebelde. Extremo derecho, arriba: Un oficial de información interroga a un aldeano argelino.



ECPA




Ametralladora AA52

culata metálica telescópica
amortiguador
pestillo tapa
retardador
cabeza del cierre
guía de leva
tapa de mecanismos
alza
depresor de cartuchos
articulación de la tapa
pestillo
palanca del fiador
muelle recuperador y varilla guía
pasador de seguro
monopie
pistolete
rodillo
fiador
cola del disparador
palanca de montar
tapa del expulsor de casquillos
cartucho en la recámara

El trabajo de los *Commandos de Chasse* implicaba largas y duras caminatas hasta la zona del objetivo (abajo, derecha) a lo que seguían días de espera y observación en silencio (izquierda). Aunque muchas de sus patrullas eran improductivas, cada vez que localizaban una fuerza enemiga en movimiento, llamaban a paracaidistas y legionarios de la "reserva general" para que propinasen al enemigo un golpe devastador.

M8, con lo que estaban armados incluso cuando bebían una cerveza o una soda en la cantina.

Pero esta ostentación tan extendida en los *Commandos* era templada y canalizada por un duro liderazgo profesional. Los oficiales se seleccionaban entre hombres jóvenes y atléticos, embutidos con un instinto de "caza". Generalmente, se les reclutaba entre alféreces y tenientes, militares profesionales endurecidos por una considerable experiencia y servicio en Argelia. El jefe de unidad tenía libertad para seleccionar su propio segundo al mando y, cuando era posible, ambos oficiales provenían del mismo batallón. La estructura de la unidad era muy flexible y el mando de las unidades componentes más pequeñas de un comando siempre era para el mejor soldado, un europeo o un nativo argelino.

El oficial en jefe de la unidad también tenía que solucionar la cuestión de las armas y equipos de su comando. Intentaría cambiar sus cuatro ametralladoras ligeras M1924/29 por AA 52, a pesar de que la cadencia de tiro de la segunda implicaba llevar cintas adicionales durante las operaciones. Sin embargo lo más importante era el equipo de transmisiones, y el

ECPA



oficial en jefe haría todo lo posible para conseguir una radio ANPRC 10, más ligera y potente que las anticuadas SCR 300 norteamericanas, excedentes de la Segunda Guerra Mundial y la guerra de Indochina.

Los comandos que operaban en zonas de actividad rebelde solían adoptar la vestimenta local: la *djillabah* de pastor argelina, una gruesa prenda de lana con una gran capucha que podía cubrir el rostro. Así ataviados, podían hacerse pasar por rebeldes y, a veces, incluso llegaban al extremo de llevar la insignia del FLN, un rectángulo verde y blanco con una luna y una estrella rojas, para mejorar el engaño.

En campaña, los *Commandos de Chasse* adoptaban también los métodos operacionales del enemigo: pequeñas unidades con armamento ligero marchaban durante varios días pertrechados con paquetes de galletas, cebollas, limones y latas de sardinas, bebían en los pequeños cauces y las aguas estancadas, y dormían malamente entre las rocas.

Antes de abordar una operación, los comandos recibían instrucciones del oficial del batallón en la zona en la que iban a actuar. El oficial de información les daba todos los detalles que podía, basados en los testimonios de los informadores y en los datos obtenidos del interrogatorio de prisioneros. Después, la unidad partía.

El secreto era esencial. Los comandos siempre entraban en la zona rebelde hostil de noche y a pie, y normalmente daban un amplio rodeo al área que había entre su base y el objetivo. Se intensificaba la seguridad con el hecho de que sólo el comandante y su segundo al mando conocían el punto al que se dirigirían antes de la salida del sol.

La larga marcha nocturna era psíquicamente agotadora y muy perjudicial para los nervios: siempre se corría el peligro de una emboscada enemiga, y los soldados tenían que estar alerta en todo momento. El avance a oscuras por un terreno escarpado también era muy difícil, y los oficiales expertos dirigían a sus hombres tanto por instinto como por experiencia. El objeto de esta marcha era la instalación de varios puntos de observación camuflados y enlazados por radio. Sólo había una regla básica: estar en su puesto y completamente camuflados antes del amanecer.

Con las primeras luces del día empezaba la larga vigilia. En los escondites de observación, los hombres permanecían quietos y en silencio: fumar y hablar estaba estrictamente prohibido, pero quienes no participaban directamente en la observación podían leer, y los *livres de poche* (libros de bolsillo) se hicieron muy populares. Las largas e interminables esperas constituían la parte esencial de la vida de los comandos, pues eran los "ojos y oídos" de aquellas áridas montañas. Si no se avistaba nada el primer día, el comando solía trasladarse a otra posición la noche siguiente, lo que implicaba una arriesgada y ardua marcha y la construcción de nuevos puestos de observación. Por contra, aunque muchas misiones parecían una pérdida de tiempo debido a que no se había localizado ninguna fuerza rebelde, los hombres se


ECPA

AMETRALLADORA AA 52

La *Arme Automatique Transformable Mle 1952* (AA 52) fue diseñada para ser empleada tanto como ametralladora ligera como pesada. En el primer caso se la conoce como *"fusil mitrailleur"* y está equipada con un cañón ligero, bípode y un monopié de apoyo. Si debe realizar fuego sostenido, la AA 52 se puede montar en un trípode M2 norteamericano y está equipada con un cañón pesado. La AA 52 se pensó para que su fabricación fuese barata y en ella se utilizó una gran cantidad de estampados. El arma se caracteriza por un sistema de retroceso retardado muy particular, similar en principio al fusil español CETME pero con una palanca de bloqueo en lugar de los dos rodillos de aquél. Tiene también una recámara de paredes acanaladas que ayuda a la extracción de los casquillos. La AA 52 sustituyó a la antigua M1924/29, que tenía una cadencia de tiro considerablemente inferior. Esta arma se alimenta mediante cintas metálicas no desintegrables de 50 cartuchos y cuando se la utiliza como ametralladora ligera se emplea una única cinta desde una caja montada en el costado izquierdo del cajón de mecanismos.

familiarizaban mucho con su "coto de caza" y llegaban a conocer cada camino, cueva, muro de piedra y manantial de la zona.

A pesar de las estrictas precauciones para evitar ser descubiertos, los comandos eran avistados a veces por algún observador enemigo. Sin embargo, esto no era tan malo, pues tenía un profundo efecto psicológico en los rebeldes: la sensación de ser vigilada por el enemigo minaba la confianza de la guerrilla en su capacidad para moverse a placer. El verano de 1959, el FLN vacilaba y se daba cuenta de que sus días de acorralar fácilmente a los torpes soldados regulares ya habían terminado.

Pero el éxito de los *Commandos de Chasse* no se limitó a trastornar al enemigo. Fueron días de suerte. De repente, de algún lugar, surgía una *katiba* (compañía) rebelde.

En una operación concreta en 1959, un comando estaba en posición en un escarpado pico que dominaba un camino. Durante varios días, largos y calurosos, había estado de observación hasta que, de pronto, apareció por allí una fuerza enemiga. El segundo al mando la localizó primero y se puso a la radio para informar a su oficial en jefe:

–"Negro Uno, Negro Uno... Aquí Negro Dos. Cambio".

–"Aquí Negro Uno. Cinco sobre cinco. Cambio".

–"Negro Uno, aquí están los clientes. Cambio".

–"¿Cuántos, Negro Dos? Cambio".

–"Aquí Negro Dos. Bastantes. Unos cien. Cambio".

El comandante pensó con rapidez. Aquella fuerza era probablemente una *katiba* rebelde que venía de Túnez, y el FLN evidentemente no sospechaba la presencia del comando. Comunicó a su número dos por radio:

–"Negro Dos, aquí Negro Uno. ¿Dónde están? Cambio".

–"Aquí Negro Dos. Cerca de mí. Marchan de este a oeste en la senda que hay encima del Wadi Kebir. Pronto los verá. Negro Uno. Cambio".

–"Recibido, Negro Dos. No disparéis. Cambio y corto".

Un momento después, el jefe comunicó al mando operacional del batallón los detalles de la fuerza y, mediante nombres clave, la situación de los rebeldes:

–"Cien rebeldes en el camino entre Montmartre y Montparnasse. Sugiero ventilar esto enseguida. Cambio".

–"Recibido, Negro. Déjenoslo a nosotros. Cambio y corto".

En un aeródromo a 30 ó 40 km de allí, un batallón de la Legión Extranjera se preparaba para desplazarse en helicóptero. Tras recoger sus pertrechos, los legionarios montaron en los "banana" Piasecki y, uno tras otro, los helicópteros despegaron. Al mismo tiempo, dos aviones de apoyo T-6 despegaban para proporcionar cobertura aérea y ametrallar al enemigo tan pronto como estableciesen contacto. El comandante de la fuerza de asalto montó en un helicóptero Alouette y se unió a los legionarios en el aire. Al mismo tiempo, se puso en alerta a varios Mystère por si los legionarios tuvieran problemas y no pudiesen vencer a la fuerza rebelde.

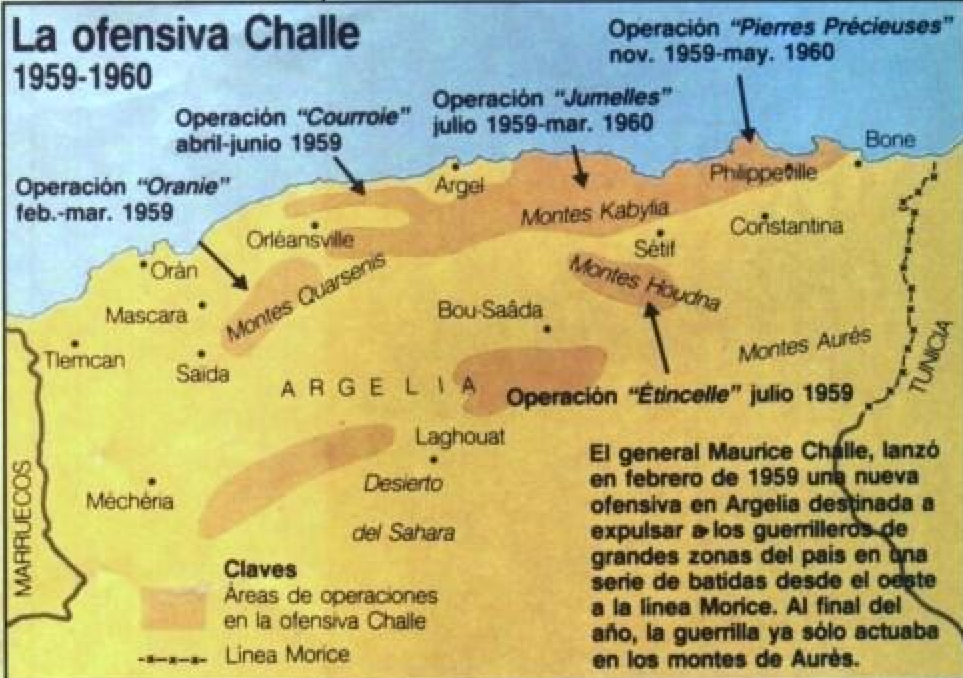
En el punto de observación del comando, el oficial jefe sintonizó el canal de la Fuerza Aérea para poder dirigir a los T-6 cuando alcanzasen la zona de batalla. Entonces avistó la *katiba* rebelde, que avanzaba con toda tranquilidad en fila india hacia su punto de observación. La siguió con sus binoculares. Estaban bien organizados, con exploradores avanzados, pero no habían conseguido avistar a los comandos escondidos en los espinosos matorrales situados en las laderas que conducían a los puntos de observación.

Un rugido distante... y después, de repente, surgieron los T-6 a ras de suelo y cayeron sobre la columna enemiga, a la que atacaron con fuego de ametralladoras y cohetes. La montaña se estremeció con las explosiones. Mientras los rebeldes rompían filas en todas direcciones en busca de protección, llegaron los helicópteros. Los legionarios se lanzaron en grupos de combate, unos para formar un cordón alrededor de la zona de batalla y otros saltaron directamente sobre los rebeldes para luchar cuerpo a cuerpo. Arriba, en el cielo, los T-6 revoloteaban como avispas enfurecidas y ametrallaban las oscuras líneas de vegetación en el lecho del *wadi* donde los rebeldes se habían apostado.

Muy por encima del campo de batalla, el jefe del *Commando de Chasse* observaba satisfecho el desenlace de la misión cuando, de repente, avistó un pequeño grupo de rebeldes que subían desde el *wadi* por la ladera del cerro. Estaba claro que intentaban atravesar la red que rápidamente se cerraba a su alrededor, pero no habían visto a los comandos escondidos en los matorrales y rocas delante de ellos. Tan pronto como estuvieron a tiro, los comandos barrieron la ladera con una lluvia de fuego automático. Los rebeldes se pusieron a cubierto y se perdieron de vista. El comandante no estaba demasiado contento: sus hombres los habían espantado al abrir fuego demasiado pronto.

Pero no había ido tan mal. Los legionarios habían

Abajo: Durante la guerra de Argelia se utilizaron helicópteros Piasecki H-21, conocidos como "bananas" por su forma, para el rápido envío de tropas a través de aquel inhóspito terreno montañoso. La combinación de una información precisa y puesta al día, con la movilidad y la potencia de fuego, constituía la principal arma de la estrategia de Challe contra el FLN. Derecha, arriba: Desde su ventajosa posición en las montañas, un oficial de los *Commandos de Chasse* vigila el paisaje en busca de movimiento rebelde. Derecha: Tras avistar un grupo rebelde, un francotirador de los comandos mantiene al enemigo en su visor en espera de que llegue la fuerza de combate francesa principal.





rodeado la *katiba* del FLN y la mitad de la fuerza había sido destruida. Los cadáveres de los guerrilleros yacían abandonados entre los matorrales mientras el resto de los rebeldes luchaba por escapar. Cuando el tiroteo disminuyó, los legionarios atravesaron el *wadi* y cogieron las armas de los rebeldes caídos: 30 fusiles, dos armas semiautomáticas y un novísimo lanzagranadas contracarro, guardado aún en su funda. También llevaron de vuelta a la base algunas granadas, pero ninguna pistola, pues los legionarios se las quedaban como recuerdo.

Aquel día, más tarde, la fuerza de asalto embarcó en sus helicópteros y se fue. Como siempre, el *Commando de Chasse* regresó a pie. No habían eliminado un solo rebelde, ni capturado una sola arma, pero habían hecho su trabajo.

D.R.



LA OFENSIVA CHALLE

Cuando el general Challe llegó a Argelia decidió tomar la iniciativa a los guerrilleros del FLN y pasar a la ofensiva. Su plan consistía en esencia en peinar el país, zona por zona, con unos efectivos aplastantes. Uno tras otro se capturaron los puntos fuertes rebeldes, empezando por los montes Ouarsenis, que fueron limpiados durante las operaciones *"Oranie"* y *"Courroie"*, entre febrero y mediados de junio de 1959. El siguiente objetivo de Challe fue tomar los montes Hodna y, en julio de 1959, se lanzó la operación *"Étincelle"* y la guerrilla recibió un duro golpe. Después centró su atención en los montes Kabylie, en el noreste, y consiguió un gran éxito con la operación *"Jumelles"*. A finales de octubre, los franceses declararon haber causado 3 746 bajas en los Kabylie y aplastado la organización guerrillera. En noviembre de 1959, Challe se trasladó a la zona situada al norte de Constantina y, a finales de año, sólo quedaban guerrilleros activos en los Aurès; y Challe ya tenía planes para esta zona. Antes de que pudiese abordar su última operación de limpieza, Challe perdió la confianza política del general de Gaulle por no tratar con firmeza a los europeos en la "Semana de las Barricadas" en Argel, en enero de 1960. Tres meses después llamó a Challe a París y el general Crèpin asumió el mando.

Arriba: la insignia de los *Commandos de Chasse*.

El 8.° de East Surrey fue una de las pocas unidades británicas que arrebató terreno a los alemanes en el terrible primer día de la ofensiva del Somme, el 1 de julio de 1916.

Cuando se cumplieron los últimos segundos de la cuenta atrás hasta la "Hora Cero", el capitán W.P. Nevill trepó por el parapeto de la trinchera. Le siguieron los hombres de la Compañía B del 8.° Batallón del Regimiento de East Surrey. Directamente enfrente de ellos, a unos 350 m más allá de la tierra de nadie, podían ver, proyectil tras proyectil, cómo eran machacadas las posiciones alemanas, a través de enormes nubes de humo y polvo. El bombardeo británico, de una semana de duración, parecía haber sido muy eficaz en este sector del frente del Somme, opuesto a Carnoy (incluso se habían destruido las prohibitivas redes de alambres de espino mediante granadas de mortero de 9 kg).

Nevill esperó hasta que sus hombres formaron en una línea abierta y luego dio un puntapié a un balón de fútbol hacia las trincheras enemigas. Ésta era la señal de avance convenida. Cada una de las cuatro secciones de la Compañía B tenía un balón de fútbol dado por el propio Nevill, que había tenido la idea de proporcionar a sus hombres un objeto familiar con el que concentrarse durante el aterrador avance a través de la tierra de nadie. Psicológicamente era un golpe maestro. Los hombres habían asumido inmediatamente la idea y pintado en una de los balones las palabras "La Gran Copa de Europa –Final– East Surrey contra los bávaros" y en otro "Sin árbitro".

La Compañía B sostenía un entrante en las líneas británicas y tenía que avanzar varios centenares de metros para alinearse con las posiciones de la Compañía C. Los hombres de ésta, mandados por el capitán Pearce, saldrían de sus trincheras, formarían en ataque y se unirían al avance. Durante algún breve instante, la prolongada línea británica avanzó sin ser molestada y Nevill se puso a la cabeza de su unidad para controlar el orden de avance. Luego, a las 07.30 horas, el incesante deambular de proyectiles de artillería cesó repentinamente. Hubo una pausa, se extendió un extraño silencio mientras los artilleros británicos observaban por sus visores y luego se concentraron en el objetivo siguiente. Casi de inmediato, los alemanes abrieron fuego de fusilería y de ametralladora sobre la línea británica, tanto desde el frente como desde el flanco izquierdo. El East Surrey sufrió fuertes bajas en aquellos momentos. El capitán Pearce cayó muerto instantáneamente. El soldado Willmot, asistente del alférez J.R. Ackerley de la Compañía B, cayó al suelo paralizado, con la espina dorsal atravesada por una bala, y el propio Ackerley fue alcanzado. Su sargento de sección, Griffin, le arrastró hasta el cráter de una explosión e intentó vendarle la herida. Afortunadamente, ésta no era grave y Ackerley fue posteriormente enviado a la retaguardia y luego a un hospital en Gran Bretaña.

Muchos otros no fueron tan afortunados. A lo largo de los 28 km del frente del Somme, desde Gommecourt, en el norte, hasta la unión con el Ejército francés en Maricourt, al sur, 143 batallones británicos atacaron al enemigo aquel 1 de julio de 1916, sufrie-

Abajo: Tras abandonar la seguridad de las trincheras, oleadas de los "Nuevos Ejércitos" de lord Kitchener avanzan a través de una cortina de humo hacia las ametralladoras alemanas. Derecha: En la ilustración de un pintor de guerra, el 8.° Batallón del Regimiento East Surrey se lanza al ataque precedido por los balones de fútbol arrojados por el capitán W.P. Nevill para dar ánimos a sus hombres. Abajo, derecha: Oficiales del 8.° Batallón del Regimiento East Surrey. Entre ellos están los capitanes Nevill (última fila, octavo por la izquierda) y Gimson (segunda fila, cuarto por la izquierda), el alférez Ackerley (segunda fila, séptimo por la izquierda), el capitán Pearce (sentado, tercero por la izquierda), el coronel Powell (sentado, quinto por la izquierda) y los capitanes Clare (sentado, sexto por la izquierda), y Bowen (sentado, octavo por la izquierda).

RHL

¡A LA BAYONETA!

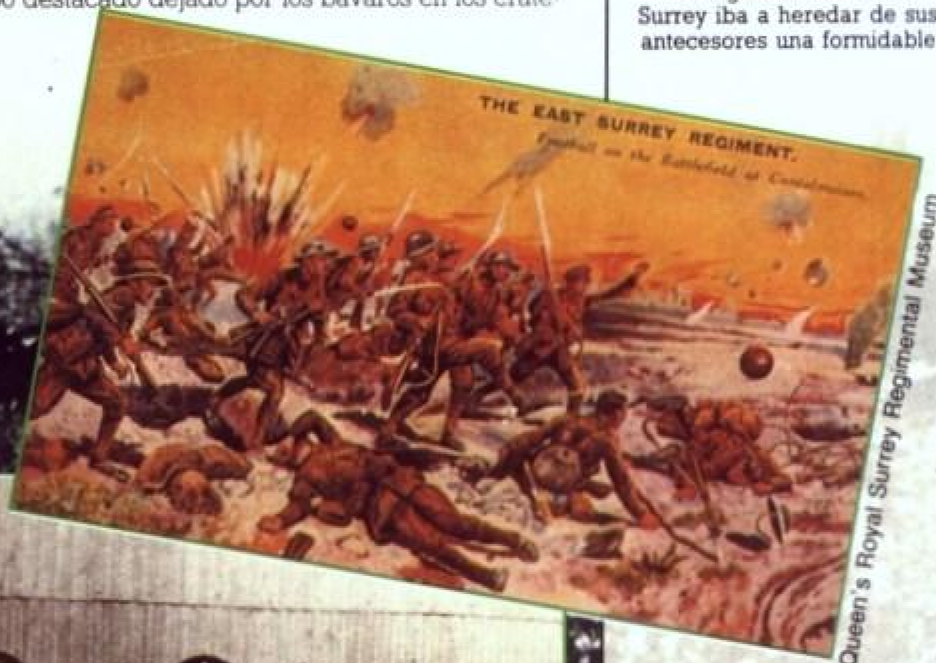
ron 57 470 bajas y, por lo general, ganaron muy poco terreno. Sin embargo, a pesar de este comienzo tan desalentador, el 8.° de East Surrey alcanzó todos sus objetivos. Ellos no acabaron de vuelta en sus propias trincheras y derrotados como otros bravos batallones, sino que quedaron victoriosos sobre el campo abierto. Trágicamente, Nevill no sobrevivió al combate.

El camino que había llevado a Nevill y a sus hombres al Somme había comenzado el 10 de setiembre de 1914 en Purfleet (Surrey), donde tres trenes habían llegado a la vía muerta estatal y descargado unos 1 000 hombres. Un oficial del Ejército regular, el teniente Irwin, mandaba a aquellos reclutas y un observador casual no se habría impresionado demasiado de verlos. De hecho, eran muy entusiastas, pero se había perdido el espíritu del batallón. Esto no era extraño, pues unos 500 hombres eran reclutas de Norfolk y Suffolk que habían esperado unirse a sus propios regimientos comarcales y ninguno estaba muy contento de terminar finalmente en el East Surrey. Todo esto iba a cambiar en los meses siguientes. Empezaron a llegar oficiales de excelente calidad, y entre éstos y los reclutas comenzó a crecer un fuerte espíritu de camaradería. Algunos de los nuevos mandos eran del Ejército regular, como Nevill, que llegó desde el East Yorkshire, y el teniente coronel Powell, del Real North Lancashire, aunque la mayoría eran civiles antes de la guerra. Muchos, como el alférez de 18 años Ackerley (posteriormente escritor) eran poco más que muchachos. Es más, el batallón fue adscrito a la 55.ª Brigada de la 18.ª División (Oriental). El comandante de ésta, general de división sir Ivor Maxse, fue probablemente el mejor instructor de soldados del Ejército británico. En las vísperas de la ofensiva del Somme, el 8.° de East Surrey tenía una moral muy alta. Estaban muy bien entrenados y formaban una unidad muy cohesionada y que llevaba ya once meses en Francia. Ya no eran meros civiles uniformados, sino que se habían convertido en soldados.

La tarea que tenían que realizar el 1 de julio era formidable. Las líneas del Surrey descansaban en las profundidades de un estrecho valle, dominado por trincheras que estaban en manos del 6.° Regimiento de la Reserva bávara. Tenían que avanzar unos 1 300 m y capturar un sistema de trincheras cuádruple en un frente de unos 250 m y luego dirigirse hacia el extremo occidental de la villa fortificada de Montauban. A su izquierda había una masa de cráteres de minas. Allí, los alemanes habían abandonado sus trincheras de primera línea, después de llenarlas de alambre de espino y estacas afiladas, y conservaban su línea de apoyo (conocida por los británicos como la Trinchera de Apoyo Breslau) como frente real. Un grupo destacado dejado por los bávaros en los cráte-

EL REGIMIENTO DE EAST SURREY

Los ancestros del East Surrey fueron el 31.° y el 70.° Regimientos de a Pie, que se unieron en 1881 para formar el 1.° y 2.° Batallones de la nueva unidad. El 31.° se había creado en 1702 como unidad de Infantería de Marina por obra de George Villiers, del 1.° de Guardias de a Pie, para prestar servicio en la Guerra de Sucesión española. Tras la subida al trono de Jorge I en 1714, el regimiento se convirtió en una unidad regular de infantería de línea, que fue bautizada finalmente en 1751 como el 31.° de a Pie. El 70.° se formó originalmente como 2.° Batallón del 31.° en 1756. El Regimiento de East Surrey iba a heredar de sus antecesores una formidable lista de laureles de batalla. En la Primera Guerra Mundial, el East Surrey formó 18 batallones y, en el combate por la Cota 60 en Ypres, en abril de 1915, miembros del 1.er Batallón (Regular) ganaron tres Cruces Victoria en 24 horas. Durante la Segunda Guerra Mundial, batallones del East Surrey sirvieron en Extremo Oriente, el noroeste de Europa y el Mediterráneo. En 1959, el largo período de servicio independiente del regimiento llegó a su fin cuando se unió con el Regimiento de la Reina *(Royal West Surrey)* para formar el Real Regimiento de Surrey de la Reina que, a su vez, se convirtió en el 1.er Batallón del Regimiento de la Reina en 1966.



Queen's Royal Surrey Regimental Museum



Queen's Royal Surrey Regimental Museum



Batalla del Somme: saliente de Fricourt; julio de 1916

El 24 de junio de 1916 los Aliados lanzaron un bombardeo sobre las líneas alemanas del Somme. Los ataques de infantería comenzaron el 1 de julio. En el sector británico se capturaron Fricourt, Montauban y Longueval y se abrió un saliente.

Claves
Frente, junio
Frente, 1 julio
Frente, 14 julio
Frente, 27 julio
Trincheras alemanas
Alambrada alemana

Frente Occidental 1916

Claves
Frente

res iba a jugar un papel crucial en los combates del 1 de julio.

El tenaz fuego que se desencadenó a las 07.30 horas produjo un fuerte choque en el East Surrey. Estaba muy claro que el bombardeo preliminar no había acabado con el enemigo tal y como se les había prometido, pero la disciplina no se quebró por ello. Un ejemplo típico de su espíritu lo demuestra el caso del sargento primero de la Compañía C, Hanks, que cayó herido mientras dejaba la trinchera de primera línea. Rehusó que sus hombres le atendieran y, en lugar de ello, les urgió para que siguieran adelante. Sobrevivió a la batalla y fue condecorado con la Cruz Militar. Sin embargo, a pesar de tal coraje, el plan de ataque fracasó por completo. En lugar de las prolongadas oleadas, formadas cada 50 m, el batallón se redujo a pequeños grupos de soldados que corrían hacia la relativa seguridad de las trincheras bávaras. Usaban sus granadas y sus bayonetas para abrirse camino con gran valentía, pero sin orden ni cohesión. Poco menos de 250 hombres lograron llegar indemnes a la Trinchera de Apoyo Breslau. Muchas de las bajas las causó una ametralladora situada en un cráter, que fue capaz de enfilar tanto a los East Surrey como a sus vecinos del flanco izquierdo, los del 7.° de la Reina. La fuerza destinada a la tarea de limpiar los cráteres (dos secciones del 7.° de Buff) fue insuficiente y las dos unidades pagaron un alto precio de este error de cálculo.

Las bajas del East Surrey podrían haber sido incluso mayores si no fuera porque siguieron una práctica habitual en la 18.ª División y se movieron en la tierra de nadie antes de que comenzara el fuego enemigo. Esto les permitió estar entre los alemanes antes de que éstos pudieran concentrar todo el peso de sus armas sobre ellos. La mayoría de los restantes batallones que atacaron aquel 1 de julio dejaron sus trincheras a la Hora Cero, las 07.30, y fueron diezmados en mitad de la *no man's land*. La 18.ª División también se benefició enormemente de la eficacia de su artillería, que pulverizó las alambradas alemanas. Casi todas las restantes unidades encontraron el alambre de espino intacto.

La batalla por la Trinchera de Apoyo Breslau se dirimió a fuerza de granadas. A las 07.50 horas el 8.° Batallón estaba firmemente establecido en la primera trinchera enemiga y, ayudados por la llegada de la Sección de Bombardeo y dos morteros Stokes aproximadamente a las 08.15, consiguieron tomar todos sus objetivos iniciales hacia las 08.30. Éstos incluían no sólo la Trinchera de Apoyo Breslau, sino la que estaba detrás de ella, la Trinchera Trasera.

Sin embargo, aún estaba por venir la parte más penosa. En los 30 minutos siguientes fueron atacados por un pesado fuego enemigo y se vieron incapaces de avanzar. Eran batidos desde la "Madriguera", un fortín muy bien defendido en el extremo derecho de su frente. Asimismo se hallaban bajo el fuego procedente de los cráteres de su flanco izquierdo, donde los defensores bávaros todavía resistían el desesperado intento del 7.° de Buff por limpiar sus posiciones. Allí se entabló una lucha salvaje y cuando concluyó se descubrieron varios cadáveres de adversarios atravesados, en la confusión, por las bayonetas de sus propios compañeros. Los cráteres fueron tomados finalmente a las 09.30 horas.

Para Irwin, para entonces promovido a comandante y jefe del batallón en ausencia del teniente coronel

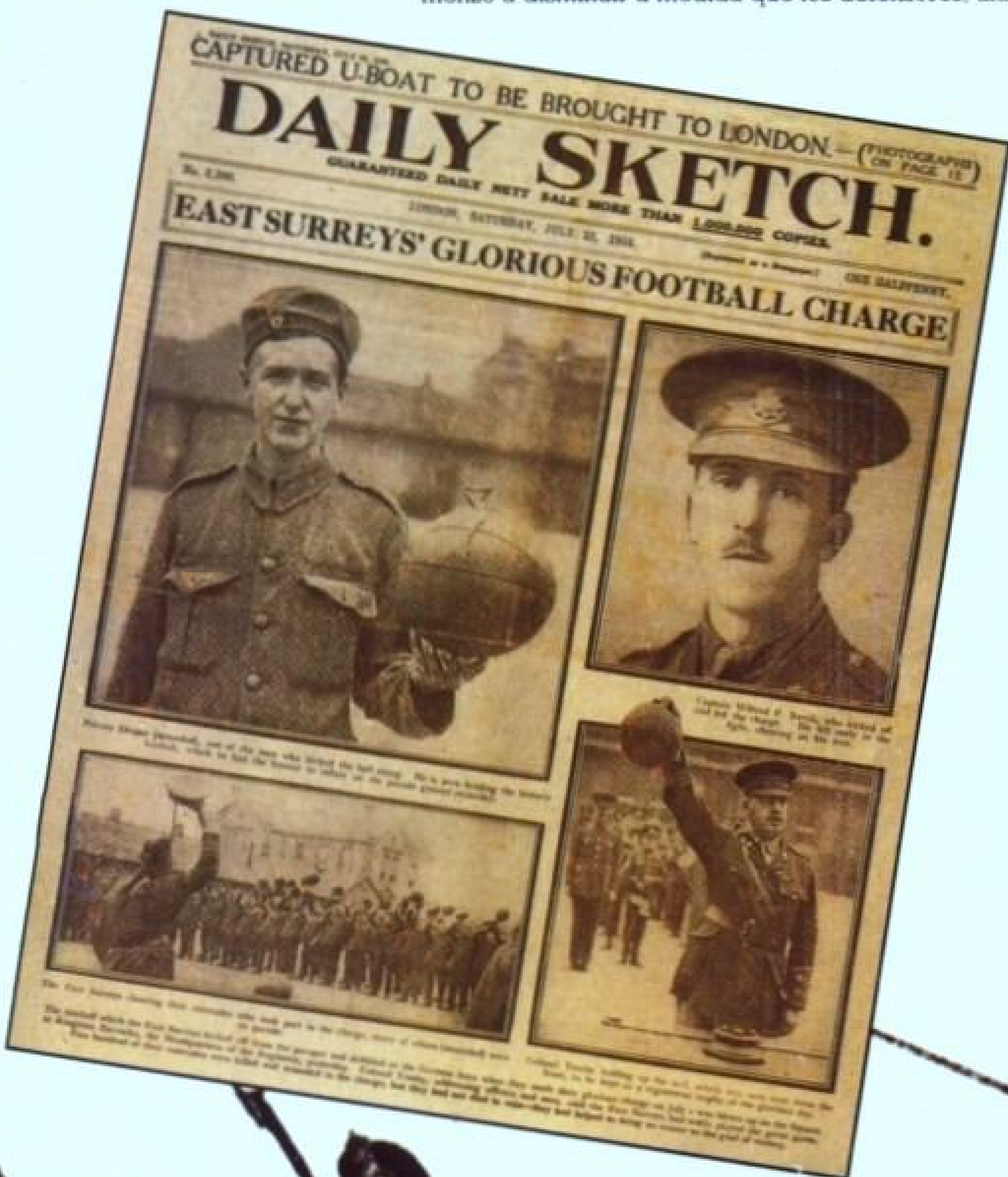


Arriba: El general sir Ivor Maxse, comandante de la 18.ª División británica (Oriental) en el Somme. Debido en gran parte a su liderazgo, sus soldados no sufrieron tanto como otros batallones en el asalto inicial del Somme y obtuvieron ciertos logros. Izquierda: Un superviviente de la carnicería; unos camilleros ponen a salvo a un soldado británico herido en el segundo día de la ofensiva del Somme.

Abajo: Las hazañas de los componentes del East Surrey acapararon los titulares nacionales en Gran Bretaña. Inferior: Con las bayonetas caladas, los soldados atraviesan las alambradas en el Somme. Inferior, derecha: Dos años después, miembros del 8.º de East Surey descansar con los camilleros del RAMC cerca de Albert, durante la fructífera ofensiva de agosto de 1918.

Powell, enviado al cuartel general del Cuerpo, fue una mañana angustiosa. A través de las informaciones que traían los enlaces (el único medio efectivo de comunicación) se supo que el batallón había quedado virtualmente sin mandos, tan mermado que se hubo de apelar al 7.º de Buff como refuerzo. Es más, a las 09,00 horas llegó un oficial, herido, con la mala noticia de que los alemanes amenazaban el flanco derecho con un contrataque sobre la Trinchera del Valle. La crisis de la batalla estaba servida.

Sólo la alta moral de los soldados del East Surrey permitió campear el temporal. Aproximadamente a las 09,00 el fuego enemigo desde la Madriguera comenzó a disminuir a medida que los defensores, alarmados por el rápido avance de la 30.ª División hacia el centro de Montauban, comenzaron a retirarse antes de que su línea de repliegue fuese atacada. Inmediatamente, y a despecho del tenaz fuego procedente de los cráteres, los East Surrey comenzaron a enviar hacia adelante a secciones de "granaderos" que a las 09,15 se habían abierto paso hasta el Callejón del Tren, que formaba parte de la línea Pommiers. Diez minutos antes, una sección del 7.ª de Buff –todos los hombres que pudieron reunirse de la 55.ª Brigada– habían sido enviados a bloquear el contrataque sobre la Trinchera del Valle.


CAPTURED U-BOAT TO BE BROUGHT TO LONDON.

DAILY SKETCH.

GUARANTEED DAILY NETT SALE MORE THAN 1,000,000 COPIES.

EAST SURREYS' GLORIOUS FOOTBALL CHARGE

Irwin, a las 09,21, supo del avance de sus hombres gracias a un enlace. Aunque se encontraban en la cuarta línea alemana, tras haber avanzado unos 500 m, era obvio que el ataque perdía ímpetu a medida que los hombres del 8.º consolidaban sus ganancias de terreno. Tras delegar el mando del estado mayor del batallón a su adjunto, el capitán Clare, Irwin partió a las 09,44 hacia las trincheras enemigas. En su camino se encontró con el oficial médico, el capitán Gimson, que tuvo la desagradable tarea de contarle las bajas del batallón (por su coraje y trabajo desinteresado en atender a los heridos de aquel 1 de julio, Gimson fue recomendado para la Cruz Victoria y posteriormente sería galardonado con la DSO). Tras completar con éxito el difícil trayecto a través de la tierra de nadie, Irwin llegó junto a los vestigios del batallón en el Callejón del Tren. Durante el camino había reunido a grupos dispersos de hombres. El alférez Janion, el único oficial indemne de la Compañía C (ahora reducida a un efectivo de unos 20 hombres) fue avistado por Irwin al frente de un equipo de tres hombres; al sargento Griffin se le encontró al mando de otra decena. El dinámico liderazgo de Irwin transformó a aquellos soldados perdidos. Irwin reorganizó enérgicamente la línea Pommiers –ante la amenaza de un contrataque alemán– y siguió adelante con sus apenas 70 hombres. A las 11,00 horas envió a esos soldados, pertenecientes tanto al East Surrey como al 7.º de Buff, a lo largo del Callejón Breslau (una trinchera lateral que se comunicaba con la retaguardia de las posiciones alemanas). Tras organizarse en dos oleadas al mando del sargento Willis, el ataque no tuvo nada que ver con el tipo de avance cuidadosamente organizado previsto antes de la ba-

talla, pero tuvo la suerte de no encontrar oposición y Willis consiguió ocupar toda la trinchera.

Desde el Callejón del Tren, Irwin tenía una vista panorámica del campo de batalla. Cuando observó que la línea de los East Surrey estaba en el parapeto del Callejón Breslau, escasamente a unos metros del perímetro de trincheras que defendía Montauban, pensó que la resistencia alemana se había colapsado completamente en ese sector y que había llegado el momento del avance final: la ocupación del cerro de Montauban. A las 11.45 envió órdenes al capitán Bowen de la Compañía D, que aún hacía frente a una tenaz resistencia en el flanco izquierdo, que rompiera el contacto y avanzara por la brecha. Entonces Irwin observó el avance de sus hombres hacia el objetivo final. Ahora mandados por el capitán Clare, los residuos del batallón avanzaron por el Callejón de las Minas. Luego, por segunda vez ese día, los artilleros británicos cesaron de enviar sus proyectiles sobre las trincheras enemigas. Previamente, un silencio ya habitual había anunciado el ataque; esta vez fue la salutación del triunfo. A medida que cesaba el bombardeo, los East surgieron de las trincheras y alcanzaron su meta. Eran las 12,20 horas y se habían tardado casi cinco en avanzar 1 325 metros.

El soldado de primera Bilson regresó al día siguiente, medio ciego y con el uniforme hecho jirones

El precio que se había pagado por aquella victoria había sido aterradoramente alto. Siete oficiales y 140 suboficiales y soldados habían muerto; 272 soldados y otros siete oficiales habían sido heridos; uno de los segundos moriría poco después. La mayoría de las bajas se habían producido durante los primeros 20 minutos. Al principio se pensó que la "carnicería" había sido incluso mayor, pero algunos de los hombres dados por desaparecidos volvieron, como fue el caso del soldado de primera Bilson, que regresó al día siguiente medio ciego y con el uniforme hecho jirones, después de haber permanecido inconsciente durante 24 horas al ser alcanzado por la onda expansiva de un proyectil. Sin embargo, mientras el 8.º de East Surrey descansaba en el cerro de Montauban en la tarde del 1 de julio, los oficiales descorcharon una botella de champán que habían llevado hasta allí para beberla cuando llegaran a la cima del Montauban "aquel día", y el júbilo era general. Su división y la vecina 30.ª habían abierto una brecha en las líneas alemanas en un día en el que se había fracasado en los restantes sectores del frente.

El fallo del general sir Henry Rawlinson, comandante del Cuarto Ejército, al no explotar este éxito fue uno de los aspectos que levantaron más controversias aquel primer día de la batalla del Somme. Dejó pasar la oportunidad de enviar sus reservas –quizá incluso la caballería– a través de la brecha para ocupar los bosques situados tras ella. Este error lo pagó el Ejército británico en la forma de atroces batallas de desgaste que duraron casi cinco meses y en donde estos bosques –Delville, Trones y Mametz– tuvieron que ser arrebatados al enemigo metro a metro.

La falta de iniciativa de Rawlinson no puede empañar los magníficos logros del 8.º de East Surrey. Para ponerlos en su contexto, debe mencionarse que de los 13 pueblos que se suponía que el Cuarto Ejército debía ocupar aquel 1 de julio, de hecho sólo tres se capturaron y uno de ellos, por supuesto, fue Montauban. El 8.º de East Surrey, un mero batallón de Kitchener en un regimiento más, había triunfado allí donde habían fracasado tantas unidades del Ejército regular, supuestamente mucho más preparadas. Su tenaz determinación en llevar a término su asalto sobre el cerro de Montauban, a pesar de las enormes pérdidas y frente a las más formidables dificultades, fue reconocida con la concesión de 15 condecoraciones.

Paradójicamente, en la larga carrera hacia la victoria habían perdido la vida muchos hombres. Durante la noche, la 18.ª División adquirió una gran reputación como formación de elite y durante el resto de la guerra fue utilizada como división de "asalto" y frecuentemente tuvo que lanzarse contra las más férreas posiciones alemanas. En la noche siguiente encabezó el asalto al bosque Trones y en 1917 combatió en Passchendaele.

Hoy día, el cerro de Montauban es un lugar agradable y tranquilo, en el extremo oriental de Francia, con pocas huellas de los desesperados combates de julio de 1916. Sin embargo, en el cercano pueblo de Carnoy hay un cementerio militar británico. Allí, entre tumbas adornadas reposan los restos del capitán Nevill. Él fue el origen de uno de los incidentes más famosos de toda la Primera Guerra Mundial ya que el "fútbol" practicado por la Compañía B pasó rápidamente a la leyenda cuando los periódicos británicos contaron la historia. Maxse sólo decía la verdad cuando afirmó que el 1 de julio el 8.º Batallón del Regimiento de East Surrey "había logrado para sí un lugar en la inmortalidad", ya que la reputación del batallón sobrevivió a su disolución oficial, en 1919.

EL SOMME

En octubre de 1914 las fluidas batallas de agosto y setiembre habían dejado paso a una guerra de trincheras en un frente continuo que iba desde el mar del Norte a las montañas de los Vosgos. La Fuerza Expedicionaria británica (BEF) sufrió numerosas pérdidas en los combates y el mariscal de campo lord Kitchener formó los enormes "Nuevos Ejércitos" con idealistas y patrióticos voluntarios de la *Commonwealth* para defender el Frente Occidental y preparar una vasta ofensiva que, según se esperaba, llevaría la guerra a su fin. La intención del general sir Douglas Haig, comandante en jefe de la BEF, consistía en montar una ofensiva en Flandes. Sin embargo, el general Joseph Joffre, el jefe de estado mayor francés, le persuadió para que combatiesen en Picardía, en las elevaciones de terreno que dominan el río Somme. El sector del Somme marcaba la separación entre los ejércitos británico y francés en el Frente Occidental, y Joffre estaba ansioso por comprometer a Haig en una participación mayor en la guerra mediante una ofensiva conjunta. El 21 de febrero de 1916 los alemanes iniciaron un ataque concentrado sobre el sector de Verdún en el Frente Occidental, a sabiendas de que Francia sacrificaría una cantidad ilimitada de hombres para defenderlo.





En la historia militar norteamericana no consta ninguna operación táctica tan decisiva estratégicamente como la captura del puente de Remagen.

El alférez Karl Timmermann, el jefe de la Compañía A del 27.° Batallón de Infantería Acorazada, apenas podía creer lo que veían sus ojos. Al llegar a la cabeza de la columna a raíz de una llamada urgente de uno de los comandantes de sus secciones, el alférez Emmet J. "Jim" Burrows, tuvo ante sus ojos una vista panorámica del río a su paso por la pequeña ciudad de Remagen, a unos 300 m por debajo de ellos. "Eh, Tim, echa un vistazo a esto" "Dammit, es el Rin", exclamó, "no pensé que estuviera tan cerca". La atención de Timmermann pronto se centró en una característica peculiar: el puente ferroviario de Ludendorff, que atravesaba el Rin justamente más allá de Remagen. Eran las 12,56 horas del 7 de marzo de 1945 y, de forma increíble, el puente aún permanecía intacto.

La compañía de Timmermann –menos de 70 hombres, montados en transportes semiorugas y apoyados de cerca por cuatro carros M-26 Pershing de la 1.ª Sección de la Compañía A del 14.° Batallón de Carros, al mando del teniente John Grimball– actuaba como vanguardia de la Fuerza Operacional de



Abajo: El imponente puente ferroviario de Ludendorff, capturado intacto por los hombres de la Fuerza Operacional de Engeman. Las dos torres de granito en primer plano alojaban escuadras de ametralladoras alemanas que, mientras la infantería norteamericana avanzaba hacia la orilla oriental, fueron anuladas por los sargentos Micke Chinchar y Joe DeLisio (arriba, derecha).

PUENTE A LA GLORIA

Engeman, una agrupación mixta perteneciente al Mando de Combate B (CCB) del general de brigada William Hoge, de la 9.ª División Acorazada de EE UU. La Fuerza Operacional, mandada por el teniente coronel Leonard Engeman, oficial jefe del 14.° Batallón de Carros, había abandonado el pueblo de Stadt Meckenheim, a unos 30 km al oeste del Rin, a las 08,20 horas de esa misma mañana con la orden de capturar Remagen antes de girar hacia el sur a lo largo de la orilla occidental del río para enlazar con otros elementos de la 9.ª División Acorazada en el Ahr. Como parte de una maniobra general del Primer Ejército de EEUU, al mando del teniente general Courtney Hodge, la intención era acercarse al Rin a lo largo de todo el sector central de la línea aliada antes de realizar el cruce del río por el norte y el sur. No se había hecho mención alguna del puente Ludendorff, en parte debido a que el cruce de su sector no formaba parte del plan, pero también debido a que nadie esperaba que aún estuviera en pie. Sin embargo, una vez admitida su existencia, el comandante de la 9.° División Acorazada, general John Leonard, había dicho de modo extraoficial que si se capturaba el puente, su nombre pasaría a la gloria. Estaba convencido que no se debía desaprovechar la oportunidad.

Engeman había organizado su fuerza operacional basada más en la velocidad que en su capacidad real de combate, pues la resistencia alemana se derrumbaba rápidamente. Timmermann y Grimball, junto con una sección de zapadores al mando del teniente Hugh Mott de la Compañía B del 9.° Batallón de Ingenieros Acorazado, encabezaban la columna, seguidos por el resto del 27.° de Infantería Acorazada y las compañías A y D del 14.° Batallón de Carros, estos últimos (con la excepción de la sección de Grimball) equipados con carros medios M3A4E8 Sherman y ligeros M5, respectivamente. Completaban la formación cañones de asalto y morteros montados en semiorugas. Al principio, el progreso había sido muy lento aunque una vez que la columna se encaminó a la carretera de Werthhoven a las 10,20 horas, los semiorugas y carros impusieron un ritmo de avance impresionante. La columna llegó a Waldschlosschen.

Tan pronto como Timmermann vio el puente, llamó al jefe de su batallón, el comandante Murray Deevers, quien llegó junto a Engeman a las 13,00 horas aproximadamente. Su primera reacción fue llamar para que se realizara un ataque artillero, con proyectiles de fragmentación, para prevenir cualquier movimiento de tropas enemigas desde la orilla opuesta, pero esta idea se rehusaría, principalmente debido a la distancia a la que se encontraba el objetivo. Ello forzó a Engeman a concentrarse en su meta primaria –la captura de la ciudad de Remagen– y como preliminares ordenó a Timmermann, junto con el jefe de la Compañía C del 27.° de Infantería Acorazada, tenien-

IWM



LA 9.ª DIVISION ACORAZADA

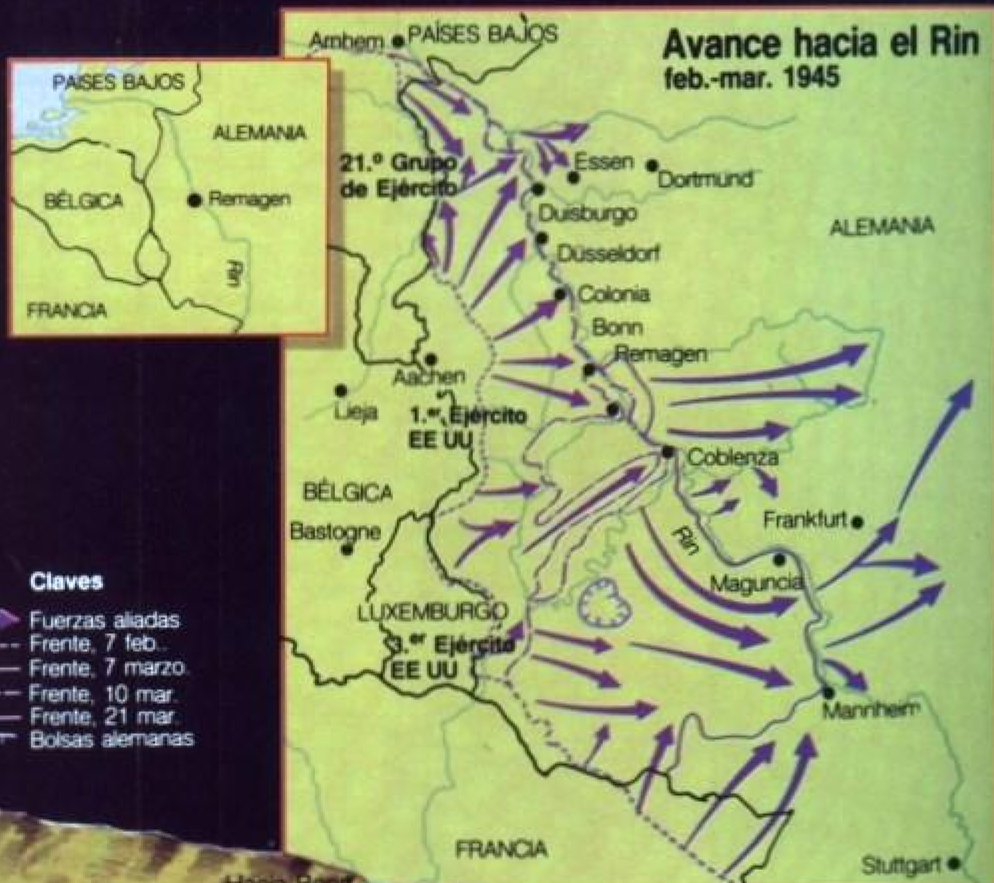
Formada el 15 de julio de 1942 a partir de la 2.ª División de Caballería Montada, la 9.ª fue una "división triangular" que contenía tres batallones de carros, tres de infantería acorazada y tres de artillería autopropulsada, respaldados por elementos de intendencia autónomos. Tras entrenarse en Estados Unidos, la división se trasladó a Europa en 1944 e hizo escala en Gran Bretaña antes de entrar en Francia por las playas de Normandía, en agosto.

A finales de febrero de 1945, la división avanzó desde el río Roer a través de la llanura de Colonia hacia el Rin, como parte de la operación *"Lumberjack"* del Primer Ejército norteamericano. Dividida en tres Mandos de Combate –A, B y R (Reserva)–, la división combatió inicialmente por batallones, pero los problemas de coordinación obligaron al comandante del CCB, el general de brigada William Hoge, a organizar Fuerzas Operacionales especiales polivalentes, bautizadas de modo invariable con los nombres de sus oficiales en jefe, para el avance final hacia el Rin el 6 y 7 de marzo. La Fuerza Operacional de Prince, mandada por el teniente coronel William Prince del 52.° Batallón de Infantería, tenía que encargarse del ataque principal el 7 de marzo, en dirección al río Ahr, mientras que la Fuerza Operacional de Engeman, mandada por el teniente coronel Leonard Engeman del 14.° Batallón de Carros, tenía que proteger el flanco izquierdo y limpiar Remagen. Engeman, con la totalidad del 27.° Batallón de Infantería Acorazada y dos compañías del 14.° Batallón de Carros a su disposición, salió de Stadt Meckenheim a las 08,20 horas del 7 de marzo de 1945.

Arriba: insignia de la 9.ª División Acorazada norteamericana.

Remagen
7 marzo 1945

En febrero de 1945, cuando la resistencia alemana empezaba a desmoronarse, los ejércitos aliados en el Frente Occidental avanzaron desde la frontera alemana hasta la última línea defensiva del Tercer Reich: el río Rin. El 7 de marzo, el 21.º Grupo de Ejércitos, al mando del general Montgomery, había establecido una línea a lo largo del río, desde Rheinburg hasta Düsseldorf, y se pretendía adentrar hasta el mismo corazón industrial de Alemania: el Ruhr. Más al sur, el 1.er y el 3.er Ejércitos norteamericano, al mando de Hodges y Patton, avanzaban hacia Bonn, Remagen y Coblenza. Poco después del mediodía del 7 de marzo, mientras los elementos avanzados de la 9.ª División Acorazada norteamericana se acercaban a Remagen, avistaron un puente intacto sobre el Rin. Unas cuatro horas después, estaba en manos aliadas la primera cabeza de puente en el Rin.



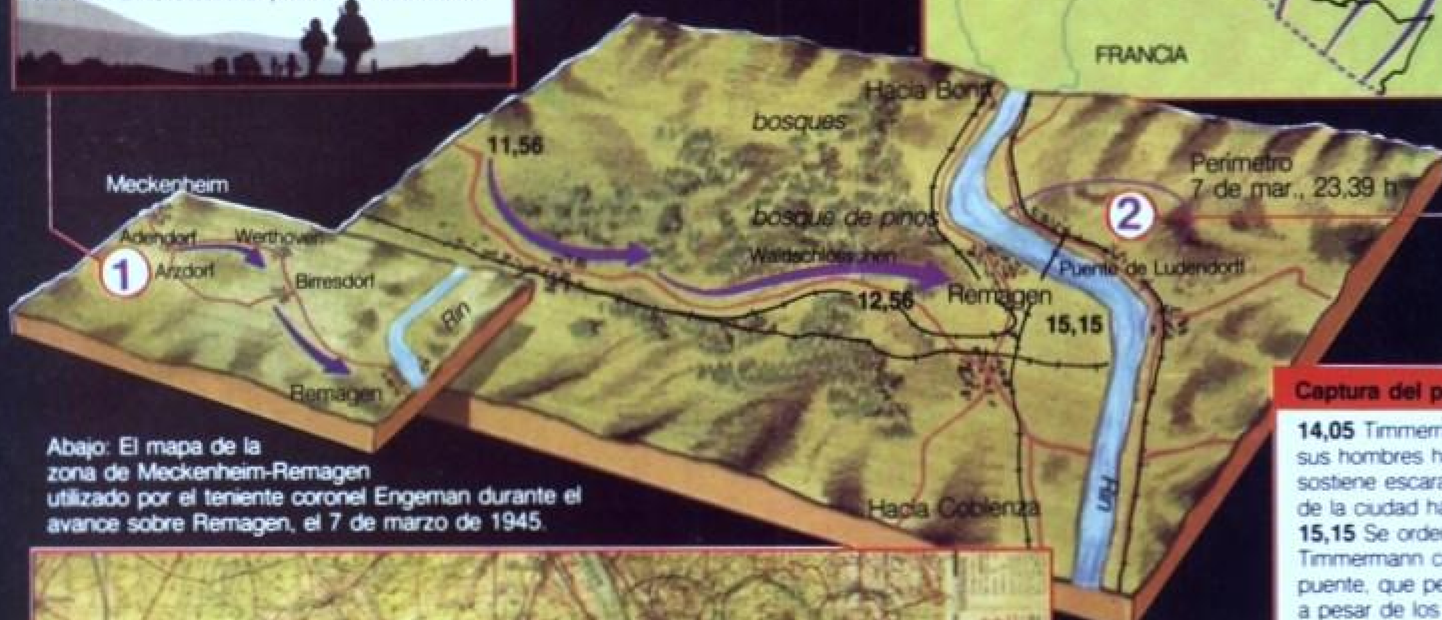
Claves

- Fuerzas aliadas
- Frente, 7 feb.
- Frente, 7 marzo.
- Frente, 10 mar.
- Frente, 21 mar.
- Bolsas alemanas

Avance hacia Remagen

7 marzo 08,20 Una fuerza operacional de la 9.ª División Acorazada norteamericana sale de Meckenheim con órdenes de capturar Remagen.

12,56 La Compañía A del 27.º Batallón de Infantería Acorazada, al mando del alférez Timmermann, localiza el puente de Ludendorff.



Abajo: El mapa de la zona de Meckenheim-Remagen utilizado por el teniente coronel Engeman durante el avance sobre Remagen, el 7 de marzo de 1945.

Captura del puente

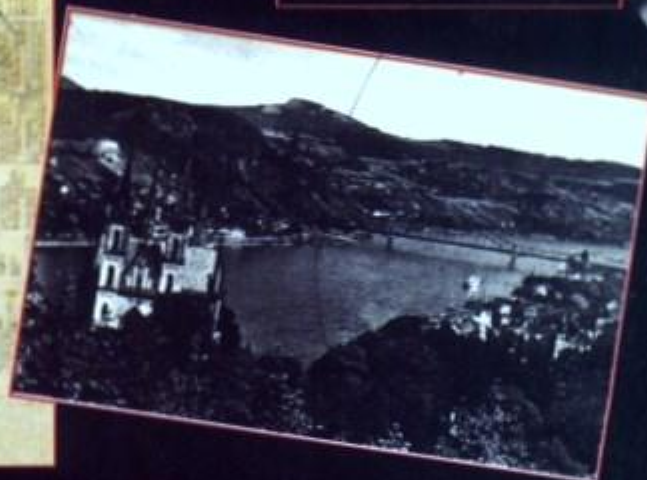
14,05 Timmermann conduce a sus hombres hacia Remagen y sostiene escaramuzas a través de la ciudad hasta el puente.

15,15 Se ordena a Timmermann capturar el puente, que permanece intacto a pesar de los intentos de volarlo.

16,05 El primer puente del Rin ya está en manos norteamericanas.



Abajo: Remagen y el puente intacto sobre el Rin tal y como lo vio el alférez Timmermann la tarde del 7 de marzo de 1945.



te William McMaster, que realizaran un reconocimiento personal colina abajo en los accesos occidentales. Timmermann y McMaster partieron a las 13,20 y, a través de un estrecho sendero a la izquierda de San Apolinar, llegaron allí en unos 30 minutos. Cuando regresaron, tras no haber detectado signos de presencia enemiga, Engeman había instalado un puesto de mando que dominaba la carretera principal hacia Remagen. El plan más obvio habría sido continuar el avance en columna, pero la carretera principal era la pesadilla de un comandante de carros, estrecha y serpenteante, dominada por cunetas elevadas, por lo que Engeman, que estaba decidido a evitar el mayor número de bajas posibles, decidió enviar a la compañía de Timmermann a pie por el sendero de la izquierda para limpiar las proximidades de la pequeña ciudad, tras lo cual Grimball podría avanzar por la carretera con seguridad y reunirse con él. Por conveniencia, más que por intencionalidad en esta fase de la captura del puente Ludendorff, se eligieron como objetivo las enormes torres de granito del extremo occidental de éste.

Timmermann tomó contacto con sus jefes de sección mientras avanzaban hacia Remagen y luego dirigió a éstas en fila de uno a lo largo del lateral de la iglesia. Una vez que llegaron a la orilla del río, sus tres secciones se dispersaron y dirigieron hacia objetivos distintos. La 1.ª Sección, al mando del sargento Mike Chinchar (20 hombres), a la derecha, se dirigió hacia la estación ferroviaria; la 2.ª, al mando de Burrows (15 hombres) en el centro, avanzó hacia la ciudad, y la 3.ª del sargento Joseph DeLisio, junto con Timmermann (30 hombres), a la izquierda de la ciudad, siguió la orilla del río. Partieron a las 14,05 aproximadamente y avanzaron casa por casa. Los hombres de Chinchair encontraron una pequeña patrulla enemiga, a la que se atacó con fuego de fusil y se consiguió dispersar, antes de capturar la estación. Burrows tuvo problemas más serios, causados por una ametralladora emplazada en un edificio cercano al ayuntamiento, aunque pudo ser silenciada por un solo disparo del carro de cabeza del grupo de Grimball, que apareció a las 14,20 en la carretera principal. Timmermann y DeLisio realizaron un avance más lento y llegaron al cementerio de la ciudad, cerca de las torres del puente, a las 15,00. Para entonces, los cuatro carros de Grimball ya estaban en posición en el camino y abrieron fuego por sorpresa a través del

Abajo, derecha: El capitán Willi Bratge, jefe de la compañía de reclutas locales encargada de la defensa del puente. Abajo, centro: El jefe de puentes Jakob Kleebach. Las cargas explosivas colocadas por Kleebach no consiguieron destruir el puente y quedó vía libre para el asalto norteamericano. Fotografía principal: Una vez asegurado el puente, los infantes norteamericanos se adentran en el túnel de Erpeler Ley. Abajo, izquierda: Una vez aplastada la resistencia alemana, los carros norteamericanos pudieron cruzar el Rin. Fueron los últimos vehículos acorazados que cruzaron el puente antes de quedar cerrado al tráfico.



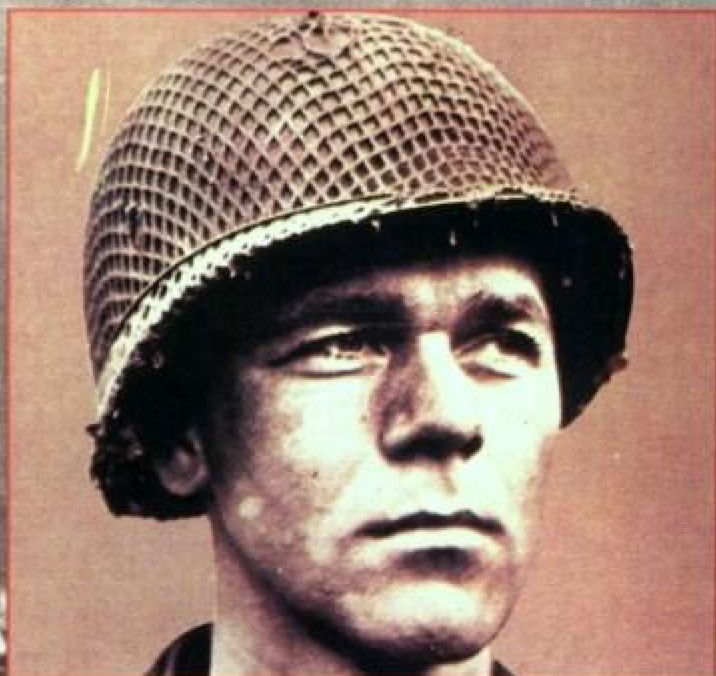




EL PUENTE DE LUDENDORFF

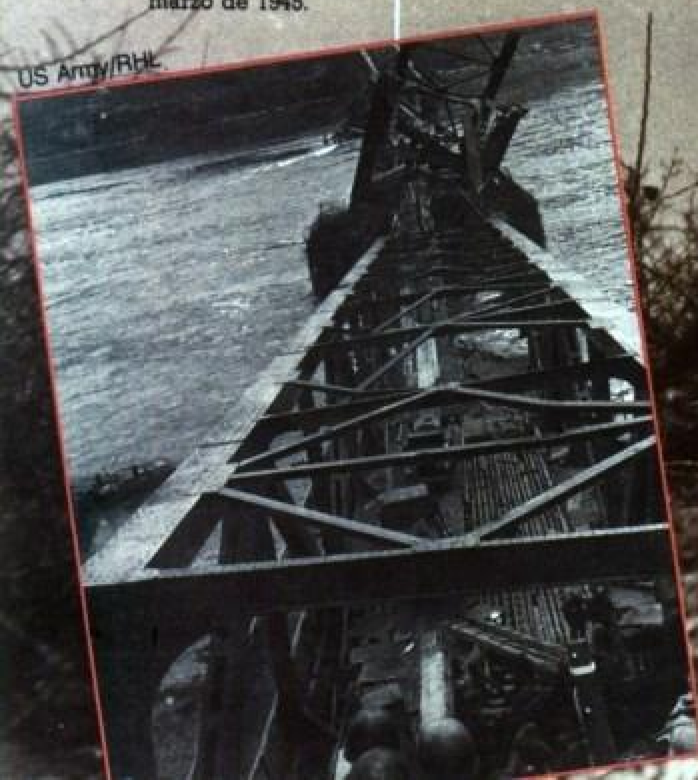
El puente ferroviario de Remagen, construido en 1917 como parte de un plan para enlazar el Frente Occidental y la cuenca del Ruhr, recibió el nombre del a la sazón intendente general en jefe, el general Erich Ludendorff. Tenía unos 300 m de longitud y dos vías ferroviarias que iban de la gran llanura fluvial del Rin, en la orilla occidental, al escarpado acantilado de basalto del Erpeler Ley, en el lado oriental. Una vez dentro del Erpeler Ley, las vías se unían y cruzaban paralelas al río para enlazar con la red norte-sur principal en el pueblo de Erpel.

A comienzos de marzo de 1945, se flanquearon las vías del puente con tablones de madera y se construyeron rampas de tierra en ambos extremos del puente para que pudiesen cruzar los vehículos. Dañado por un intento de demolición el 7 de marzo, el puente fue cerrado al tráfico por los norteamericanos cuatro días después, al tiempo que entraba en servicio un puente de pontones. Los ingenieros intentaron entonces reparar el trecho central, pero la estructura fue incapaz de aguantar. Debilitado por efectos de los contrataques alemanes, en los que se usó artillería pesada y misiles V-2, el puente se derrumbó a las 15,00 horas del 17 de marzo (abajo) y mató a 28 zapadores norteamericanos. Nunca se reconstruyó. Hoy, las torres de granito de ambas orillas permanecen como mudo testimonio de los acontecimientos de marzo de 1945.



IWM

US Army/RHL



puente para prevenir cualquier movimiento repentino del enemigo. Se podía ver a los soldados alemanes atrincherados en el interior de un túnel en la orilla opuesta, donde el ferrocarril entraba en un prolongado precipicio de basalto conocido como el Erpeler Ley. Los alemanes contestaron con algunos disparos de cañones antiaéreos de 20 mm pero, con todo, parecían estar extrañamente inactivos.

El hecho, empero, no era demasiado sorprendente, pues la repentina aparición de las tropas norteamericanas en Remagen había cogido en total sorpresa a los alemanes. El comandante de la compañía de reclutas locales, que defendía el puente, capitán Willi Bratge, sabía de la presión que los Aliados ejercían a lo largo del valle del Ahr, pero tenía muy pocas tropas bajo su mando como para defenderse de un ataque desde una dirección diferente. Sobre el papel, el puente debería estar adecuadamente protegido por una fuerza alemana de casi 1 000 hombres, mezcla de *Volkssturm* (guardia territorial), Juventudes Hitlerianas, "voluntarios" rusos y servidores de cañones antiaéreos de la *Luftwaffe*, así como la propia compañía de Bratge y una sección de ingenieros al mando del capitán Karl Friesenhahn; sin embargo, no habría más de 60 aquel 7 de marzo. La mayoría de los hombres reclutados en Remagen se habían dirigido a la ciudad para proteger a sus familias, los rusos habían aprovechado cualquier oportunidad para desertar y la mayoría de los artilleros de la *Luftwaffe* habían sido retirados y dejado solamente dos cañones antiaéreos cuádruples de 20 mm al mando del teniente Karl Peters para defender el puente. Para empeorar aún más las cosas, se había ordenado a Peters que trasladara sus cañones desde la orilla occidental del río a la opuesta esa misma mañana del 7 de marzo, proceso que a mediodía aún no se había completado del todo, y la única patrulla móvil, al mando del sargento Rothe, había sido dispersada por la sección de Chinchar cuando este último se acercó a la estación ferroviaria a las 14.20.

Bratge se enfrentaría a problemas aún más preocupantes a lo largo del día. A pesar de recibir permiso para demoler el puente, el encargado de éste, un hombre de la vecindad llamado Jakob Kleebach, sólo había conseguido encontrar 600 kg de un explosivo industrial de mala calidad y, aunque estaba instalado ya en las vigas centrales del puente cuando los norteamericanos estaban encima, no estaba aún muy claro si la explosión sería suficientemente potente para destruir por completo la estructura. En su desesperación, Friesenhahn había utilizado parte del explosivo para minar la rampa de aproximación, de tierra, de la orilla occidental. En teoría, Bratge debería haber recibido órdenes del comandante de la defensa local, un general de división destinado en Colonia, pero en la mañana del 7 de marzo, sin saberlo aún Bratge, toda la responsabilidad de los cruces del Rin entre Colonia y Koblenz había sido transferida al general con mando de tropas más cercano. En el caso de Remagen, al general de división Otto Maximilian Hitzfeld, comandante del LXVII Cuerpo en el valle del Ahr, por lo que Hitzfeld había enviado a su adjunto, el comandante Hans Scheller, a tomar el mando del puente. Scheller quedó impresionado por las inadecuadas defensas que presentaba Remagen, pero ya había muy poco que pudiera hacer. Tras una breve inspección del puente, regresó al túnel, en la orilla oriental, donde Friesenhahn esperaba su permiso para hacer detonar las cargas. Scheller dudó, ya que tenía órdenes de mantener el puente en pie el máximo tiempo posible, pues era la única vía de escape del LXVII Cuerpo. Todavía no se había decidido a dar la orden cuando apareció el primero de los carros de Grimball en la orilla occidental.

A las 15.00 horas, los norteamericanos tampoco habían tomado la decisión de capturar el puente, aunque era obvio que se les presentaba una oportunidad única. Treinta minutos antes, el general Hoge había llegado al puesto de mando de Engeman en la colina y urgió al comandante de la fuerza operacional que limpiara Remagen y llegara al puente tan rápido como le fuera posible, pero hasta las 15.20 aproximadamente no emitió órdenes concretas de cruzar. Para entonces, Hoge-

Fotografía principal: Apostado en lo alto del Erpeler Ley, un observador del Quinto Ejército norteamericano vigila el puente de Ludendorff seis días después de su captura. Los alemanes no habían enviado armamento pesado a esta defensa natural y la Fuerza Operacional de Engeman aprovechó este error con una eficacia ejemplar. Izquierda: El alférez Karl Timmermann, comandante de la Compañía A de la 27.ª División de Infantería Acorazada. Abajo, izquierda: Un soldado del Ejército norteamericano utiliza un teléfono para controlar el tráfico de suministros y munición a través de un puente de pontones entre Remagen y Erpel.



man había tomado su propia decisión, tras llegar en un *jeep* hacia las torres del puente y ordenar a Deevers que hiciera cruzar a la infantería. Timmermann recibió instrucciones a las 15.15 y su respuesta fue contundente: "¿Y qué pasa si el puente estalla bajo mis narices?" Era por ello que asistía a una reunión con sus jefes de sección cuando, a las 15.17, Friesenhahn hizo detonar las cargas de la rampa de aproximación. Durante un momento, los norteamericanos pensaron que el puente había caído. Cuando se vio que no había sido este el caso, Timmermann ordenó a la sección de Chinchar que tomara la cabeza del avance, seguida de cerca por las de Burrows, y DeLisio, con los ingenieros de la sección de Mott acompañándolos por el puente para limpiar y retirar cualquier explosivo que quedara.

Chinchar alcanzó el extremo oriental y entró en la torre de la izquierda para silenciar una ametralladora

Los infantes corrieron hacia el cráter de la rampa a las 15.35 y se arrastraron a través de los escombros para alcanzar el nivel del puente. Algunos hombres ya habían comenzado a cruzarlo cuando sobrevino una segunda explosión a las 15.50, aún más potente que la primera. Una vez superada la demora inicial de Friesenhahn, la urgencia de la situación quedó clara incluso para el propio Scheller. Este ordenó inmediatamente que se detonaran las cargas principales. Desgraciadamente, cuando Friesenhahn giró la llave del mecanismo de disparo eléctrico, no sucedió nada. Lo intentó de nuevo, con resultados similares, por lo que tuvo que llamar a un voluntario para que corriera hasta el puente para, bajo el fuego no sólo de los carros norteamericanos desde la orilla occidental, sino también bajo el de los cañones autopropulsados y los morteros desde la colina, utilizara el sistema de detonación manual. El sargento de zapadores Faust corrió hacia el puente y, en un notable acto de valentía, llegó a la caja del mecanismo de disparo manual y mediante una pistola de señales pudo encender la mecha. Acababa de regresar a la seguridad del túnel cuando las cargas estallaron. Sin embargo, cuando el humo y los escombros se disiparon y cayeron al río, los alemanes quedaron petrificados al ver el puente intacto. Aunque la viga central se había doblado y había aparecido un enorme agujero en el suelo, el puente no había caído.

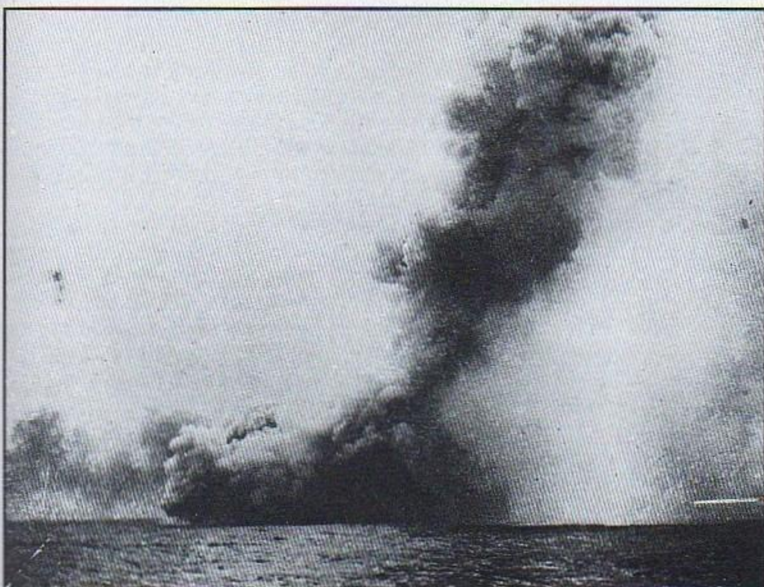
Tan pronto como Timmermann se percató de ello, ordenó a sus hombres que siguieran adelante con precaución. El sargento Anthony Samele, jefe del primer pelotón de la 1.ª Sección, regresó al lugar donde estaba Chinchar y le dijo tranquilamente: "Vamos, Mike, pasearemos por él" y ambos, junto con el soldado Art Massie y el teniente Hugh Mott, subieron al puente. Chinchar se volvió a Massie y le ordenó que rebasara a los demás y llegara hasta el agujero en el suelo del puente, por lo que, en mitad del fuego de ametralladora procedente tanto desde el túnel, las torres orientales y desde una gabarra semihundida en la orilla derecha del río, los hombres de las tres primeras secciones comenzaron a zigzaguear por el puente. Grimball les ayudó todo lo que pudo al disparar contra las torres orientales con su armamento principal de 90 mm, pero ahora había llegado el momento de que actuase la infantería. Chinchar llegó el primero a la orilla opuesta y entró en la torre de la izquierda para silenciar una ametralladora y DeLisio hizo lo mismo en la torre de la derecha. Esto dejó al sargento Alex Drabik, jefe de pelotón de la 3.ª Sección, el honor de ser realmente el primer norteamericano en pisar la orilla oriental del Rin. Drabik corrió hacia adelante, convencido de que DeLisio estaba delante de él, y, con su fusil en alto, se desplazó a la izquierda para seguir la rampa de aproximación oriental que bajaba hacia la carretera al nivel del río. Le siguieron otros hombres, mientras otros disparaban contra la boca del túnel para prevenir un contrataque alemán. Timmermann envió a Burrows hacia la izquierda para que buscara una ruta que llevara al Erpeler Ley y ordenó a un pelotón que corriera hacia la boca del túnel para cortar la retirada al enemigo. A las 16.05 aproximadamente unos 75 norteamericanos, tanto de la compañía de Timmermann como de la sección de ingenieros de Mott, habían cruzado con éxito el puente y se había capturado al primer prisionero alemán.

La llegada de los norteamericanos sembró el pánico entre los alemanes que se refugiaban en el túnel, especialmente cuando se comprobó que les había sido bloqueada la boca del otro extremo. Bratge intentó buscar en vano a Scheller (luego se sabría que escapó antes de que se bloqueara la salida para informar personalmente a Hitzfeld) y, cuando se incrementó la presión de los norteamericanos, decidió rendirse, a las 16.30. Para entonces, Engeman había ordenado a la Compañía C del 27.º de Infantería Acorazada que reforzara a los hombres que habían cruzado el río, mientras que Hoge había empezado el laborioso proceso de informar de su éxito a sus superiores y pedía urgentemente refuerzos. Al anochecer, el puente estaba firmemente en manos norteamericanas y divisiones de refresco convergían sobre Remagen desde todas direcciones. La valentía de la Fuerza Operacional de Engeman había hallado un aliado en un ejemplo notable de flexibilidad de mando.

Para los hombres de la Fuerza Operacional de Engeman fue toda una hazaña. Antes del 7 de marzo, eran unos soldados que hacían su trabajo sucio lo mejor que podían; después de esa fecha, se habían convertido en héroes cuyos nombres "pasarían a la gloria".

Tras la captura del puente ferroviario de Ludendorff por la Fuerza Operacional de Engeman, los alemanes lanzaron una serie de contrataques mediante fuerzas terrestres, aviones e incluso buceadores. Sin embargo, sus probabilidades de éxito fueron pocas. La moral civil y militar alemana había recibido un durísimo golpe psicológico. Hasta el 7 de marzo, los alemanes estaban convencidos de que el Rin actuaría como barrera natural frente a los avances enemigos desde el oeste y, aunque los principales cruces aliados tendrían lugar por el norte y el sur aquel mismo mes, no cabía duda de que la repentina aparición de las fuerzas norteamericanas en ese sector central debilitaba las defensas alemanas en su totalidad. Abajo: Un momento histórico. Los soldados de la 9.ª División Acorazada norteamericana avanzan por el puente de Ludendorff, dispuestos a reforzar a la cabeza de puente en la orilla oriental. La Fuerza Operacional de Engeman había desempeñado un papel crucial al asegurar el primer puente de los Aliados en el Rin.





Cuando las flotas alemana y británica se enfrentaron en la batalla de Jutlandia, los poderosos cañones del SMS *Derfflinger* resultaron decisivos.

TORMENTA EN JUTLANDIA

SMS *DERFFLINGER*

El SMS *Derfflinger* fue construido en el astillero Blohm und Voss de Hamburgo. Puesto en grada el 1 de enero de 1912, fue botado el 12 de julio de 1913 y alistado tras el comienzo de la guerra, en setiembre de 1914. El *Derfflinger* tenía un desplazamiento de 26 180 toneladas, una eslora de 210 m y una manga de 29 m.

El armamento principal consistía en ocho cañones de 210 mm en cuatro torres en crujía, con dos cañones cada una. Éstos disparaban proyectiles de 405 kg a una distancia de 20 500 m. Se disponía de doce cañones de 150 mm montados en casamatas simples en la cubierta superior para combatir los ataques de cruceros ligeros y destructores. La cintura acorazada principal variaba entre los 300 mm y 100 mm de espesor y recorría los laterales del buque desde la proa hasta la torre de popa. Cuatro turbinas de vapor Parsons de construcción alemana impulsaban sendas hélices, suministraban 63 000 hp y la potencia la generaban 14 calderas de carbón y cuatro de petróleo. La velocidad máxima del *Derfflinger* era de 26,5 nudos. El *Derfflinger* se unió a la Flota de Alta Mar en setiembre de 1914.

El 24 de enero de 1915 el *Derfflinger* participó en la batalla del Dogger Bank y sufrió ligeros daños a causa de tres proyectiles de 343 mm. Poco antes de Jutlandia, en abril de 1916, el *Derfflinger* tomó parte en una incursión en Lowestoft. Las averías padecidas en Jutlandia no se repararon hasta mediados de octubre de 1916, pero el *Derfflinger* había realizado ya su última acción de guerra. En noviembre de 1918, junto al resto de la Flota de Alta Mar, el *Derfflinger* se rindió a los británicos y fue echado a pique ocho meses después en Scapa Flow, en junio de 1919.

Página anterior: El vencedor y el vencido. Después de la Batalla de Jutlandia, el SMS *Derfflinger* (fotografía principal) fue modificado para incorporar un trípode pesado en lugar de su palo original. Interior: Sólo 20 hombres de una tripulación de 1 300 consiguieron sobrevivir en el HMS *Queen Mary*.

Era la madrugada del 30 al 31 de mayo de 1916 y la noche había dado paso a la calma, a un cielo límpido. En los *"Schilling Roads"* del puerto alemán de Wilhemshaven, un sector relativamente tranquilo de la Gran Guerra, que por entonces se extendía por casi todo el globo, yacían anclados los buques de la Flota de Alta Mar Imperial alemana. Sin embargo, la atmósfera estaba electrizada entre las tripulaciones alemanas, que se preparaban para entrar en combate. El 28 de mayo habían llegado órdenes del comandante de la flota, el vicealmirante Reinhard von Scheer, en las que se daba cuenta de una salida al mar del Norte. Dos días más tarde, Scheer confirmó la orden y señaló que la operación podría comenzar en las primeras horas del 31 de mayo. La posibilidad de una acción importante contra la Gran Flota británica se extendió como un reguero de pólvora.

A las 01,00 horas del 31 de mayo, los cruceros de batalla del 1.er Grupo de Exploración levaron anclas y zarparon hacia el mar del Norte. Navegaron a través de un extenso canal entre los campos de minas que protegían las aproximaciones a Wilhemshaven, en compañía de un escuadrón de cruceros ligeros y tres flotillas de destructores. Los buques mayores estaban encabezados por el SMS *Lützow*, que batía el pabellón del comandante del grupo, el vicealmirante Franz von Hipper. Le seguían otros cuatro cruceros de batalla: los *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Moltke* y *Von der Tann*. El primero de ellos era gemelo del *Lützow* y veterano de la incursión en Scarborough en 1914 y de la batalla de Dogger Bank de 1915.

El objetivo del *Derfflinger* era el HMS *Princess Royal*, pero las primeras cinco salvas quedaron cortas

El amanecer sorprendió a los buques de la Flota de Alta Mar al largo de la isla fortificada de Heligoland, y el tiempo despejado de aquella mañana permitió a los hombres del *Derfflinger* ver a los acorazados y a sus fuerzas de escolta de la flota principal a unos 50 km a popa. El oficial artillero del *Derfflinger*, Georg von Hase, vio que su nerviosismo se reflejaba en el de sus camaradas:

«En el almuerzo de mediodía, en el que no estuvieron presentes los oficiales de guardia, hubo una gran excitación y entusiasmo. Todos estábamos de acuerdo en que había llegado la hora de entrar en acción... Sólo unos pocos se sentían pesimistas y afirmaban que pronto volveríamos a puerto sin haber combatido. El oficial médico jefe siempre llevaba consigo una enorme brújula de bolsillo que colocaba en su mesa, de modo que, cuando las escotillas del comedor de oficiales estaban cerradas y por tanto no podíamos ver el exterior, podía decirnos si el buque alteraba el rumbo o no. Le llamábamos nuestro estratega de la cubierta inferior. Y ahora no perdía de vista su brújula.»

A las 14,20, uno de los cruceros ligeros que acompañaban al 1.er Grupo de Exploración avistó humo a babor. Acompañado de dos destructores, viró y se topó con un mercante danés, el *N.J. Fjord*, que soltaba penachos de humo blanco debido a sus sobrecalentadas calderas. Los buques alemanes también descubrieron que, a su vez, habían sido avistados por un crucero ligero británico perteneciente a la fuerza de cruceros del vicealmirante sir David Beatty. Se intercambiaron algunos disparos y, con ellos, comenzó la batalla de Jutlandia.

Los buques de Hipper, que habían navegado a 347 grados norte en fila natural, cambiaron entonces su rumbo a 190 grados este y formaron en línea de frente. Ahora las fuerzas ligeras alemanas y británicas libraban una escaramuza a la espera de sus respectivas fuerzas pesadas y sin saber dónde se hallaba el enemigo. Después de maniobrar durante una hora, los serviolas alemanes avistaron el humo procedente de los cruceros de batalla de Beatty, y los destructores y cruceros se retiraron al abrigo de los buques mayores. A medida que las dos fuerzas de cruceros de batalla se acercaban, von Hase ordenó a sus artilleros que cargaran proyectiles perforantes. Así observó la aproximación de los buques:

"Ahora podía reconocerlos como los seis cruceros de batalla más modernos del enemigo... Era un espectáculo estimulante y majestuoso ver cómo los gigantes grisáceos se aproximaban... Los seis buques, que al principio navegaban en dos columnas, formaron en línea de frente. Se acercaron entre sí como una manada de monstruos prehistóricos, muy lentamente, igual que espectros. ¡Era irresistible!"

Cuando las dos fuerzas se aproximaron a unos 15.000 m, los cañones del *Lützow* abrieron fuego, seguidos por los de los restantes cruceros de batalla del 1.er Grupo de Exploración. El objetivo del *Derfflinger* era el HMS *Princess Royal*, pero las primeras cinco salvas quedaron cortas. Finalmente, la sexta cayó sobre el blanco y von Hase dio la orden de fuego sostenido.

A las 15,58 horas el *Derfflinger* alcanzó dos veces al *Princess Royal*. Un proyectil penetró en la carbonera de reserva delantera de babor, a la que causó daños leves, mientras que otro estallaba sobre la cintura acorazada. Estos dos impactos averiaron temporalmente los sistemas de control de tiro del *Princess Royal*, pero un tercer impacto encajado dos minutos después tuvo consecuencias aún más graves: ocho hombres murieron y otros 38 fueron heridos cuando un proyectil explosionó dentro del buque. Al mismo tiempo que el *Derfflinger* conseguía alcanzar por tercera vez al *Princess Royal*, se producía el primer hundimiento. Cuando el *Von der Tann* alcanzó al *Indefatigable* en el castillo de proa y en la torre delantera, el buque británico estalló en mitad de una mortaja de llamas; sólo hubo dos supervivientes de una tripulación de 1 017 hombres.

De modo fortuito, el *Derfflinger* gastó los primeros diez minutos de la batalla sin establecer contacto con



I.W.M./R.H.L.

el enemigo y hasta las 16,17 el HMS *Queen Mary* no comenzó a concentrar su fuego sobre el crucero de batalla alemán. Por tanto, el *Derfflinger* cambió de objetivo, del *Princess Royal* al *Queen Mary*, y Von Hase pudo seguir la trayectoria de los enormes proyectiles de 635 kg disparados desde los cañones de 342 mm británicos:

"De cada salva disparada por el enemigo era capaz de ver claramente cuatro o cinco proyectiles que surcaban el aire hacia nosotros. Parecían puntos negros y alargados. Crecían gradualmente y luego ¡crash! Estallaban sobre el agua o en el buque con un rugido terrorífico. Después de un momento ya podía predecir, tras observar cuidadosamente su trayectoria, si los proyectiles iban a caer al agua o nos harían el honor de visitarnos. Los primeros levantaban altas columnas de espuma. Algunas de éstas tenían un tinte amarillo-verdoso desde la base hasta un tercio de su altura; ello podría deberse a que fueran proyectiles de lidita. Estas columnas se mantenían en el aire durante cinco o diez segundos antes de caer de nuevo al mar... El *Queen Mary* disparaba más lentamente que nosotros, pero normalmente eran salvas completas... Tengo que admitir que el enemigo disparaba soberbiamente."

"Al final, no quedó nada excepto una espesa y negra nube de humo donde había estado el buque"

A las 16,24 horas el *Derfflinger* reemprendió su fuego sostenido. Seis salvas alcanzaron sucesivamente al *Queen Mary* y uno de los proyectiles destruyó las torres de proa e hizo estallar uno de los pañoles de munición. Toda la parte proel del buque quedó completamente destruida y se declaró un incendio que se extendió a los pañoles del combés. Poco después estalló el resto del buque. Von Hase recordaba:

"En primer lugar la zona proel del buque eruptó una vívida llamarada roja. Luego sobrevino una explosión en la parte delantera, seguida por otra, mucho más fuerte, en mitad del buque. Restos negros del buque volaron por los aires e, inmediatamente después de la segunda explosión, el barco saltó por los aires en mitad de una terrorífica explosión. Se elevó una gigantesca nube de humo negro que lo ocultó absolutamente todo y se hizo más y más alta. Al final, donde había estado el navío sólo quedó una espesa nube de humo oscuro."

El victorioso *Derfflinger* centró de nuevo su fuego sobre el *Princess Royal*, pero, a pesar de que éste encajó otros tres impactos más en los siguientes cinco minutos, sólo se le causaron daños ligeros. Entretanto, se había entablado un fiero combate entre las fuerzas ligeras en la zona que se hallaba entre ambos grupos


I.W.M.

de unidades pesadas. El armamento secundario del *Derfflinger* disparó sobre los destructores británicos, que intentaban torpedear al crucero de batalla alemán. Además, el 5.º Escuadrón de Batalla, que estaba compuesto por los acorazados más modernos de la Gran Flota británica, se aproximaba al 1.er Grupo de Exploración desde el norte y ya había causado daños a los dos últimos cruceros de batalla de la línea alemana, el *Von der Tann* y el *Moltke*. Sin embargo, la acción llevó a la fuerza de acorazados británicos hacia el grueso de la Flota de Alta Mar alemana, que se acercaba desde el sur. Beatty, al recibir informes sobre la fuerza principal alemana, ordenó a sus buques que se retiraran hacia el norte a toda máquina. La visibilidad era por entonces escasa y el humo de la batalla añadía aún más confusión. Inicialmente, el 5.º Escuadrón de Batalla no vio la señal de Beatty y continuó hacia el sur durante algún tiempo antes de retirarse. Aproximadamente a las 17,00 horas, el *Derfflinger* estableció contacto con el HMS *Barham*, aunque a una distancia nunca inferior a 18.000 m y sólo consiguió cuatro impactos, ninguno de ellos serio. El propio *Derfflinger* fue alcanzado por un proyectil de 381 mm de uno de los acorazados británicos a las 17,19, que le causó un boquete enorme en la sección



ESTRATEGIA DE ALTA MAR

Desde el comienzo de la Primera Guerra Mundial, el curso del conflicto naval lo dictaron las relaciones geográficas entre el Imperio alemán y Gran Bretaña. En esencia, Gran Bretaña podía imponer un bloqueo casi total a Alemania, y la superioridad numérica de su Gran Flota impedía a la Flota de Alta Mar del vicealmirante Scheer romper este bloqueo sin arriesgarse a una total destrucción. Los alemanes querían rectificar esta situación y tentar a parte de la Gran Flota para destruirla en el encuentro naval que iba a tener lugar. Antes de Jutlandia ya habían fracasado tres intentos previos de desarrollar esta estrategia; uno de ellos terminó con la derrota alemana en el Dogger Bank, el 24 de enero de 1915. Al principio se pretendió que Jutlandia fuese una operación combinada en la que participasen *U-booten* para emboscar a la Gran Flota cuando ésta dejase sus bases en Scapa Flow, Cromarty y Rosyth, y avanzadillas de aviones para explorar por delante de la flota alemana. Sin embargo, éstos fueron incapaces de participar en la acción y los submarinos constituyeron un sonoro fracaso. A pesar de las bajas y pérdidas materiales, muchísimo más numerosas de la Gran Flota, ésta ganó finalmente la batalla de Jutlandia. La Flota de Alta Mar no había conseguido romper el bloqueo y ni siquiera desniveló el equilibrio de fuerzas existente entre las dos flotas. El bloqueo resultó vital en la derrota y destrucción final del Imperio alemán, en noviembre de 1918.

Arriba, izquierda: El vicealmirante Franz von Hipper, que dirigió los cruceros de batalla alemanes del 1.er Grupo de Exploración durante la batalla de Jutlandia. Izquierda: Los acorazados del 3.er Escuadron de Combate de la Flota de Alta Mar surcan en formación las aguas de un mar en calma.

La batalla de Jutlandia

30-31 mayo 1916

Desde el comienzo de la Primera Guerra Mundial, la Gran Flota británica, muy superior a la Flota de Alta Mar alemana, fue capaz de imponer un bloqueo marítimo a Alemania y ya se habían realizado algunos intentos infructuosos para terminar con el bloqueo en 1916.

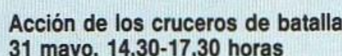
A las 20,30 del 30 de mayo de 1916, la Gran Flota británica, compuesta de 24 acorazados *"dreadnought"*, tres cruceros de batalla, 20 cruceros y unos 52 destructores bajo el mando del almirante Lord Jellicoe, zarpó de Scapa Flow, en las Órcadas. Tras un corto período le siguió el 2.º Escuadrón de Batalla desde Moray Firth. Una escuadra más pequeña, al mando del vicealmirante sir David Beatty y consistente en el 5.º Escuadrón de Batalla y la 1.ª Flota de Cruceros de Batalla zarpó a las 23,00 de Rosyth, en el Firth of Forth.

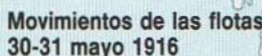
La Flota de Alta Mar alemana, bajo el mando del vicealmirante Rheinhard von Scheer y compuesta por 16 *"dreadnought"*, seis viejos acorazados y fuerzas de pantalla, zarpó a las 01,00 del 31 de mayo. La fuerza de cruceros de batalla de Beatty avanzó con rapidez y, a las 15,15, estableció contacto con los cruceros de batalla de los Grupos de Exploración alemanes. Las flotas principales se acercaron y, a las 18,17 comenzaron a dispararse. A las 18,35 la flota alemana se retiró hacia el sudoeste. A las 19,00 Scheer se dirigió al este, hacia la flota de combate británica, que, nuevamente, abrió fuego a las 19,10. Ocho minutos después, la flota alemana se retiró por segunda vez y los británicos volvieron hacia el oeste a las 19,32. Seguida por destructores británicos, la Flota de Alta Mar alemana volvió a casa.

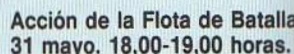
proel y diversos incendios. El crucero de batalla comenzó a embarcar agua.

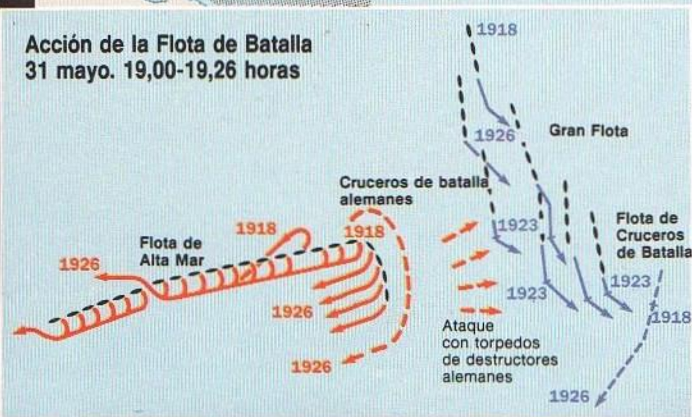
A las 17,24 horas, Beatty, confiado de que la Gran Flota estaba en el horizonte, mandó virar al este a su fuerza de cruceros de batalla en un intento de cruzar la "T" de la línea alemana. Ambos bandos intercambiaron andanadas intermitentes a medida que Hipper maniobraba sus unidades para evitar que los británicos cruzaran por sus proas. A las 17,55, el *Derfflinger* fue alcanzado por segunda vez por uno, o quizá dos, proyectiles de 381 mm. Éstos rasgaron la cintura acorazada en la proa, destruyeron dos planchas blindadas de 101 mm y el buque embarcó unas 250 toneladas de agua. Simultáneamente, entraron en acción los buques de la Gran Flota y los cruceros de batalla del 3.er Escuadrón establecieron contacto con el 2.º Grupo de Exploración alemán de cruceros ligeros, de lo que resultó destruido el *Wiesbaden*.

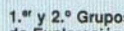
El 1.er Grupo de Exploración viró entonces al este ante el ataque con torpedos de los destructores británicos. Esta acción probablemente salvó al grupo de la total destrucción, pues de lo contrario se habrían encontrado en mitad de la Gran Flota británica. El 1.er Grupo de Exploración reencontró su antiguo rumbo a las 18,12 horas, momento en el que la Gran Flota se había desplegado en una línea de frente que se extendía a lo largo de unos 11 km. El *Derfflinger* se acercaba, sin darse cuenta, a una línea en luna creciente formada por 33 cruceros de batalla y acorazados británicos. Von Hase observó la peligrosa situa-



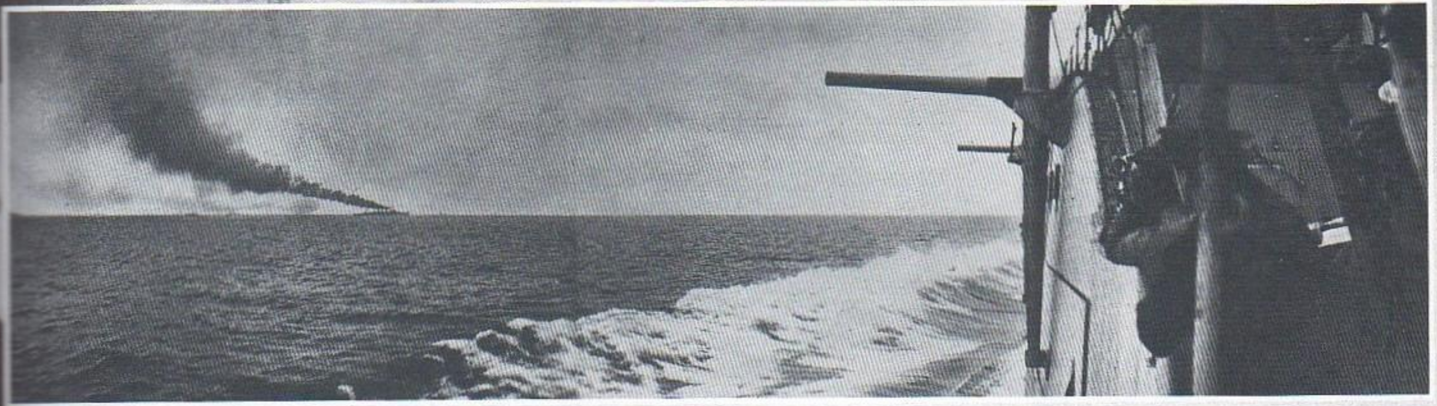






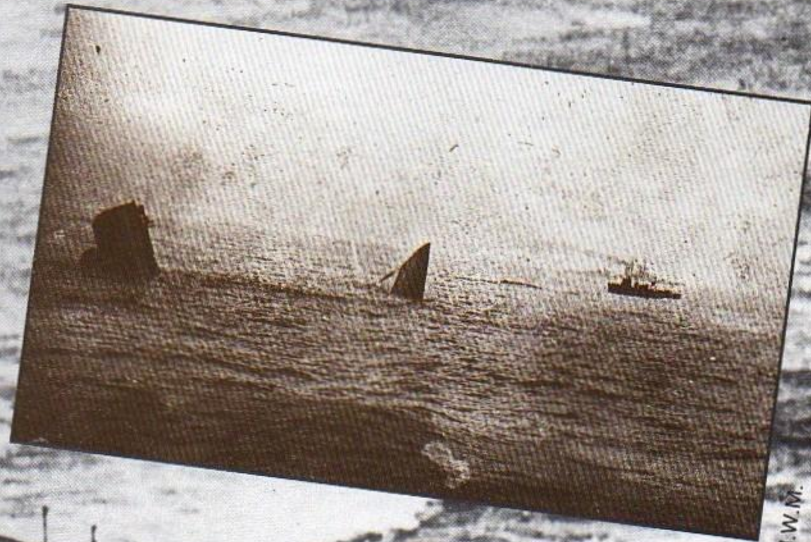


Claves
Gran Flota británica
Escuadrones de apoyo británicos
Flota de Alta Mar alemana
Escuadrones de apoyo alemanes
Pantalla de submarinos alemanes



I.W.M.

Fotografía principal: Maniobras de la Gran Flota británica. Arriba: Avistamiento de un crucero ligero británico. Interior, abajo: El HMS *Invincible* sucumbe a las andanadas del SMS *Lützow* y el *Derfflinger*.



I.W.M.

R.H.L.

ción en la que se encontraba el crucero de batalla alemán: "A las 20,15 (hora de Berlín) caímos bajo un pesado fuego enemigo. Disparaban desde todas partes. Sólo podíamos ver las sombras de los cascos, sin llegar a distinguirlos, pero por lo que parecía estábamos completamente rodeados."

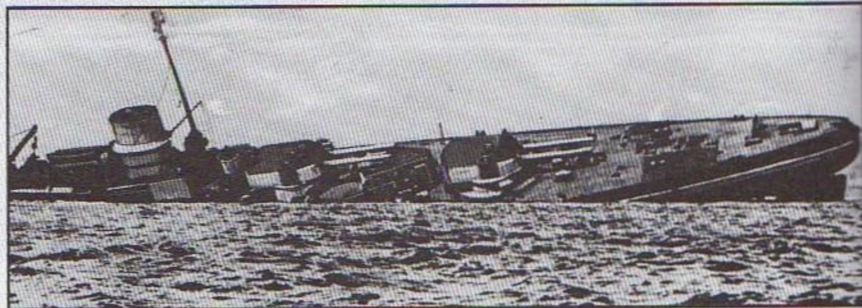
Al principio, el *Derfflinger* disparó contra varios cruceros acorazados británicos que estaban empeñados en la batalla de fuerzas ligeras que se libraba en la zona entre las dos flotas principales. Después de que el HMS *Defence* fuera hundido por los disparos del *Lützow* y otros dos cruceros de batalla alemanes, el *Derfflinger* viró al sudeste y comenzó a intercambiar disparos con los buques del 3.er Escuadrón de Cruceros de Batalla. Aunque los navíos británicos dañaron gravemente al *Lützow* y lograron alcanzar otras tres veces al *Derfflinger*, ambos buques alemanes concentraron su fuego sobre el HMS *Invincible*, que saltó por los aires a las 18,32. Von Hase hacía fuego desde una distancia media, 9. 000 m, cuando observó lo que ocurría:

> "Al igual que en los otros buques, se produjo una rápida sucesión de explosiones, cayeron los palos, saltaron fragmentos por los aires y una gigantesca columna de humo negro se elevó hacia el cielo y, desde las secciones desgajadas del buque, comenzó a dispersarse en todas direcciones polvo de carbón. Las llamas envolvieron al barco, siguieron nuevas explosiones y, tras este velo tenebroso, nuestro enemigo desapareció de la vista."

A pesar de este éxito, el vicealmirante Scheer reconoció la apurada situación de su flota y ordenó a sus buques realizar un viraje de 180 grados, confiado en que con esta maniobra pudiera cambiar el destino de la batalla en favor de los alemanes. La virada se llevó a cabo con perfección y a continuación hubo una tregua de unos 20 minutos mientras la Flota de Alta Mar navegaba frente a la Gran Flota, sin darse cuenta los británicos de la posición de los buques alemanes. El *Lützow* se retiró del combate debido a los daños sufridos y el almirante Hipper se trasladó con su pabellón a un destructor. El *Derfflinger* se encontró al frente del 1.er Grupo de Exploración cuando el almirante Scheer ordenó, inexplicablemente, que sus buques viraran de nuevo, esta vez directamente hacia las fauces del enemigo. A medida que el fuego de los británicos ganó de nuevo en intensidad, Scheer se dio cuenta de su error y ordenó apresuradamente a sus buques que se retiraran, mientras que daba instrucciones al 1.er Grupo de Exploración que "atacara como fuera". El capitán de navío Hartog, comandante del *Derfflinger*, ordenó a los otros cruceros de batalla que le siguieran a toda máquina.

Beatty cesó el fuego a las 20,40 horas y la misión del *Derfflinger* en la batalla de Jutlandia llegó a su fin

Esta acción, conocida como la "cabalgada hacia la muerte" de los cruceros de batalla, casi hizo honor a su nombre. Entre las 19,15 horas, cuando empezó la "carga", y las 19,37, en que terminó esta fase de la batalla, el *Derfflinger* fue alcanzado por 14 proyectiles. El impacto más grave afectó a ambas torres de popa, mató a unos 150 hombres y redujo las posiciones de los cañones a unos restos humeantes. El último de los proyectiles alcanzó el puente y, si bien no logró perforar el blindaje, Von Hase y los hombres de



Popperfoto

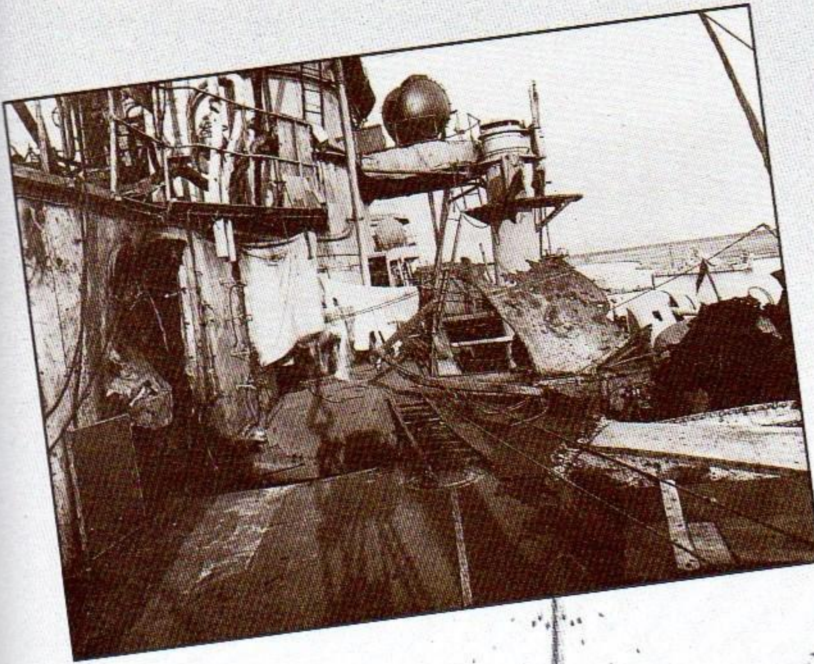
Abajo: El HMS *Indefatigable* (derecha de la fotografía). A raíz de los daños sufridos en Jutlandia, la cubierta de botes del *Derfflinger* (derecha) necesitó numerosas reparaciones y gran parte del armamento hubo de ser sustituido (abajo, derecha). Arriba: El *Derfflinger* echado a pique.



Oficial de la Armada alemana. Jutlandia, 1916

En la línea del uniforme reglamentario de todos los oficiales ejecutivos alemanes, este *kapitänleutnant* lleva la corona imperial sobre los galones de la bocamanga izquierda. Lleva gorra azul, con una faja negra de pelo de cabra sobre la que está la escarapela imperial, con la corona y las hojas de roble.

I.W.M./R.H.L.

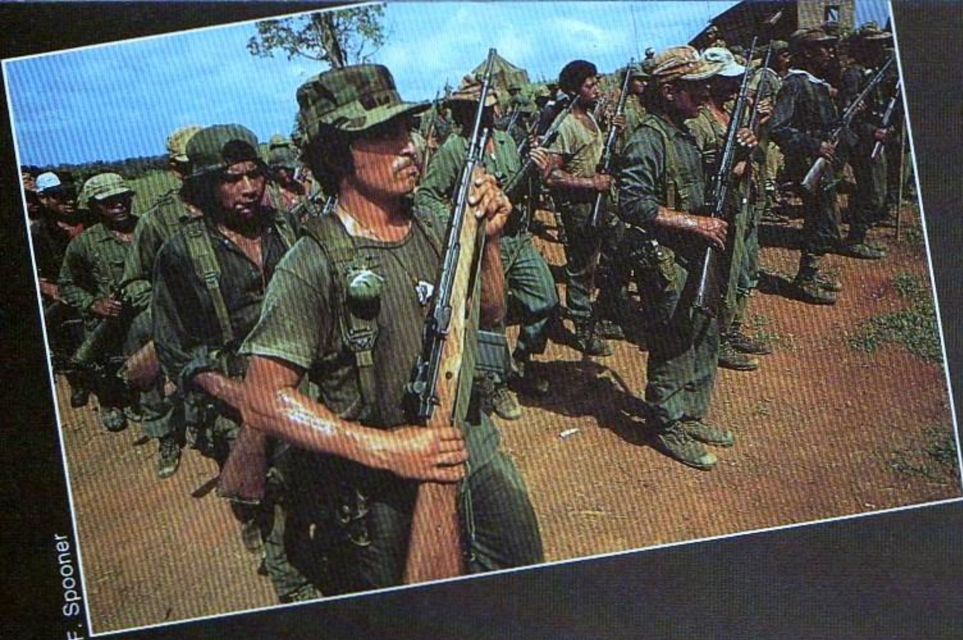

I.W.M.

los locales de control de tiro se vieron forzados a colocarse máscaras antigás hasta que se disiparon los humos venenosos de la explosión.

Luego siguió otra pausa hasta las 20,22 horas, cuando los cruceros de batalla de las fuerzas de Beatty y el 1.er Grupo de Exploración intercambiaron andanadas. La Flota de Alta Mar se dirigía hacia el sursudeste en un intento de retirarse hacia Wilhemshaven, con el 1.er Grupo de Exploración en el flanco más cercano a la Gran Flota. La única torre que aún funcionaba en el *Derfflinger* quedó fuera de combate durante este último intercambio de disparos. La situación era desesperada, ya que sólo el *Moltke* poseía aún piezas en funcionamiento capaces de perforar el blindaje de los cruceros británicos. Afortunadamente para los buques del 1.er Grupo de Exploración, seis *pre-dreadnought* de la Flota de Alta Mar se interponían ahora entre ellos y los cruceros de batalla británicos, a los que rechazaron durante el tiempo suficiente para que Hipper llevara a sus buques al amparo de la Flota de Alta Mar. Beatty cesó el fuego y el papel del *Derfflinger* llegó a su fin.

A todo ello siguió una confusa acción nocturna entre las fuerzas ligeras, pero de los buques del 1.er Grupo de Exploración sólo se perdió el *Lützow*, que fue abandonado a las 01,00 horas del 1 de junio. Cuando el sol apareció en el horizonte aquella mañana del 1 de junio, los tripulantes del *Derfflinger* no vieron señales de la Gran Flota. Hacia las 12,00 horas, el *Derfflinger* llegaba al puerto de Wilhemshaven.





F. Spooner

Izquierda: Un ejército de guerrilla entrenado por norteamericanos. Desfile de soldados de la "Contra" antisandinista en uno de sus campamentos en la frontera meridional de Nicaragua. Derecha: Soldado salvadoreños son entrenados en el empleo de un cañón sin retroceso M18 de 57 mm. Abajo: Con la ayuda de personal de las Fuerzas Especiales, los elementos del Ejército hondureño han sido adiestrados en el empleo de las técnicas antiguerrillas. Abajo, derecha: Un miembro de un Equipo de Entrenamiento Móvil en Panamá señala el objetivo durante prácticas de tiro.

EL PATIO TRASERO

P. Spe

EL PATIO

Como consecuencia de las victorias comunistas en el Sudeste asiático a mediados de los años setenta, el itsmo centroamericano se ha convertido en el escenario principal en el que se desarrollan las tensiones de la guerra fría entre Este y Oeste. Los intereses norteamericanos en la zona comenzaron en el siglo XIX con la aparición de lucrativos imperios cafeteros y fruteros, y los intereses aumentaron a partir de 1914 con la destrucción del canal de Panamá. De ahí la creciente afirmación de la presencia militar norteamericana en todo el Caribe para consolidar los intereses de su país. Sin embargo, tras la revolución de Fidel Castro en 1959 y la crisis de los misiles cubanos de 1962, "resultó cada vez más evidente que la Unión Soviética y Cuba veían a Centroamérica como un caldo de cultivo para la insurrección comunista". Estados Unidos ya había intervenido en Guatemala en 1952, cuando una fuerza organizada por la CIA derrocó al gobierno reformista del presidente Guzmán. La asistencia militar continuó y, entre 1966 y 1968, Estados Unidos, con sus Fuerzas Especialistas, ayudó al régimen guatemalteco en una campaña antiguerrillera contra los rebeldes. También se enviaron paracaidistas e infantes de marina norteamericanos a la República Dominicana en 1965. A finales de los años setenta, Estados Unidos veía con preocupación cómo se acercaba la inestabilidad centroamericana a sus fronteras meridionales. En 1979, un Partido Popular Revolucionario tomó el control de Granada y, el mismo año, el presidente Somoza fue derrocado por los sandinistas. Ante la agonía de El Salvador por su sangrienta guerra civil, "Estados Unidos se decidió a enfrentarse a aquella amenaza comunista tan evidente". En los años ochenta, esto se ha concretado en la ayuda económica y militar a Honduras y El Salvador, con la invasión de Granada en octubre de 1983 y el entrenamiento de los rebeldes de la "Contra".

Empleados como equipos de entrenamiento militar o como unidades de combate, los Boinas Verdes constituyen el arma principal de los despliegues a ultramar norteamericanos.

"LO QUE SEA, CUANDO SEA, COMO SEA, DONDE SEA", es el apasionado lema de las Fuerzas Especiales norteamericanas, una descripción realista de los Boinas Verdes actuales como lo fue del trabajo de sus precursores, la 1.ª Fuerza de Servicios Especiales de la Segunda Guerra Mundial. En la polémica época nuclear, esta raza única de soldados ha quedado destinada a lo que el Pentágono califica como "conflictos de baja intensidad" o, en lenguaje llano, los trabajos "sucios". Por su misma naturaleza, las actividades de los Boinas Verdes en tiempos de paz tienden a realizarse con un cierto secreto. Por ello suelen pasar inadvertidos y cuando se les descubre, la identificación exacta de las unidades concretas implicadas va de lo difícil a lo imposible. Aun así, se sabe que elementos de las Fuerzas Especiales han actuado permanentemente en diversos lugares de Hispanoamérica desde comienzos de los años sesenta, bien en operaciones militares directas, normalmente antiguerrilla, o bien en la instrucción de fuerzas locales para estas misiones.

Las Fuerzas Especiales del Ejército de Estados Unidos se formaron en Fort Bragg, en Carolina del Norte, en 1952, por obra del coronel Aaron Bank, en respuesta al apoyo soviético a los "movimientos de liberación" en el Tercer Mundo: "Estados Unidos necesitaba una fuerza capaz de combatir a las guerrillas respaldadas por los comunistas en su propio campo y los Boinas Verdes se encargaron de este trabajo."

Tras el éxito de la revolución cubana de Fidel Castro en 1959, los norteamericanos empezaron a centrar sus esfuerzos en América del Sur y, en abril de 1960, se creó el 8.º Grupo (Aerotransportado) de Fuerzas Especiales en Panamá, encargado de entrenar personal militar hispanoamericano en la Escuela de las Américas del Ejército de Estados Unidos. Además, se abordaron muchas otras misiones militares, primero en Colombia y después en Chile, Venezuela, Bolivia y Guatemala. En estos dos últimos países, equipos concretos del 8.º Grupo de Fuerzas Especiales (SFG) actuaron directamente en operaciones antiguerrilla. En 1972, cuando se disolvió el 8.º SFG, sus funciones pasaron al 3.er Batallón del 7.º SFG.

Durante la guerra de Vietnam, los Boinas Verdes desempeñaron un papel activo en el combate y se utilizó su programa de Grupo de Defensa Irregular Civil para instruir a los aldeanos en cómo defenderse de las actividades de la guerrilla. Conocidos indistintamente como "los furtivos" o los "comeculebras", los Boinas Verdes tuvieron bastantes roces con el Ejército regular y, con la polémica suscitada por la guerra, se recortó desproporcionadamente el presupuesto de defensa para las Fuerzas Especiales, a pesar de ser la unidad de tamaño similar más condecorada. Según dijo un antiguo Boina Verde, "fue como desconectar el teléfono cuando estaba sonando". La asociación encubierta existente entre la CIA y las Fuerzas Especiales se resintió de la vergüenza sentida por el Ejército y, de los 11 grupos (13.000 hombres) que había en 1969, sólo quedaban en activo tres (3.000 hombres) en 1980. Con EE UU en paz, parecía como si ya no se necesitase a los "comeculebras".

Durante los años setenta, los Boinas Verdes destacaron poco hasta que el aumento del terrorismo internacional obligó a Estados Unidos a acudir de nuevo a las Fuerzas Especiales. En 1977, surgió el 1.er Destacamento Operacional de Fuerzas Especiales D, más conocido como Fuerza Delta, de entre las filas de los Grupos de Fuerzas Especiales y se le encomendó combatir una nueva amenaza.

Con la subida de Ronald Reagan a la presidencia



F. Spooner

de Estados Unidos en 1981, aumentó la prioridad concedida a las fuerzas de élite. Tras destacar el "alarmante nivel de apoyo soviético y cubano a los movimientos guerrilleros en el Tercer Mundo", el presidente Reagan y el Pentágono decidieron crear un instrumento militar capaz de impulsar las fuerzas pronorteamericanas y contrarrestar en lo posible a los regímenes prosoviéticos. Para ello era indispensable la ampliación de los Boinas Verdes. Según consta en un informe del Ejército norteamericano de 1983: "Nos hemos dado cuenta de que no podemos ocuparnos de esto con armas nucleares y de que debemos prepararnos para una era en la que los conflictos de baja intensidad constituyan la norma."

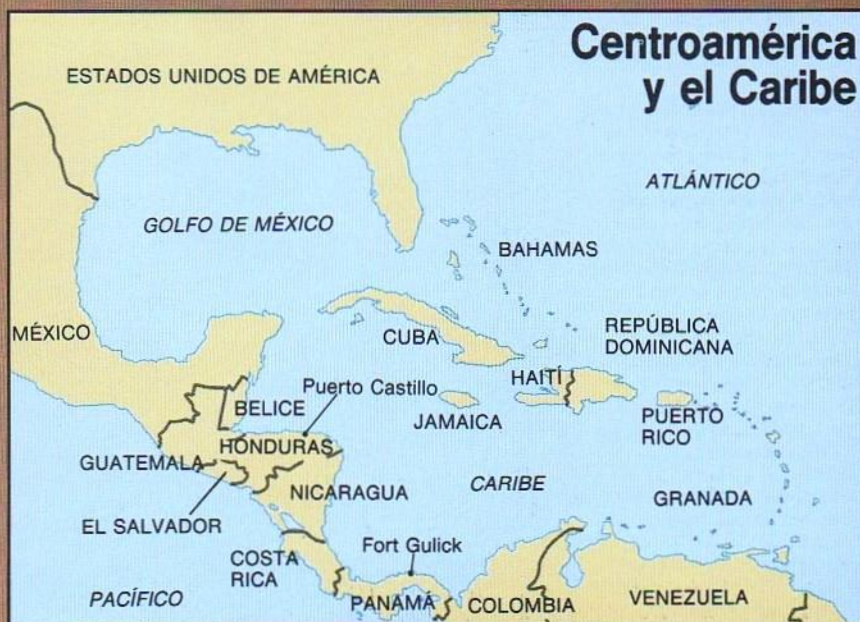
Hay cada vez más rumores sobre unidades especiales que participan en combates de modo limitado

En 1982, el Ejército constituyó el 1.er Mando de Operaciones Especiales (SOCOM) en Fort Bragg, el hogar de los Boinas Verdes. El SOCOM es actualmente el responsable de la preparación y despliegue de todas las Fuerzas de Operaciones Especiales (SOF) norteamericanas: las unidades de élite del Ejército, la Armada y la Fuerza Aérea. En 1985, las SOF comprendían cuatro Grupos de Fuerzas Especiales, tres batallones *Ranger*, el 96.º Batallón de Asuntos Civiles, un grupo de operaciones psicológicas *(psyop)*, la Fuerza Delta y la 160.ª Fuerza Operacional de la 101.ª División de Asalto Aéreo del Ejército.

Con el mandato de Reagan, la SOF ha experimentado un 30 % de aumento en personal activo hasta alcanzar el nivel actual de 14 900 hombres. En 1990 se espera que esta cifra sea de 30 000, con un aumento proporcional en equipo técnico especializado. En zonas en las que el despliegue a gran escala de tropas regulares es políticamente imposible, la SOF se convertirá probablemente en la principal unidad de combate del futuro. Con estos planteamientos, la misión de las Boinas Verdes consiste en estar listos para un rápido despliegue a cualquier lugar del mundo, bien como fuerza de choque o bien como parte de una misión militar. En palabras del coronel Todd, del 3.er Batallón del 1.er SFG: "todo lo que hacemos está encaminado a reducir la probabilidad de envío de tropas norteamericanas a combatir."

Actualmente hay cuatro SFG de 776 hombres, con tres batallones cada uno. El 5.º y el 7.º están basados en Fort Bragg y el 10.º en Fort Devens, en Massachusetts. El cuarto, el 1.er SFG, se creó en 1984 en Fort Lewis, en Washington, en respuesta a la petición del presidente Reagan de un aumento de las fuerzas antiguerrilleras. El actual despliegue a ultramar de las Fuerzas Especiales es como sigue: el 3.er Batallón del 7.º SFG está estacionado permanentemente en Panamá; el 1.er Batallón del 10.º SFG está en Bad Tolz, en Alemania Occidental; y el 1.er Batallón del 1.er SFG se halla en Okinawa, al sudoeste de Japón. También hay destacamentos de Fuerzas Especiales en El Salvador, Honduras, Corea del Sur y Berlín. Aunque la composición de los destacamentos de estos dos últimos lugares constituye un secreto celosamente guardado, sí se sabe que el segundo actuaría clandestinamente para dislocar los movimientos enemigos en caso de una invasión de las fuerzas del Pacto de Varsovia. Otra indicación de la importancia concedida al papel de los Boinas Verdes la constituye la futura entrada en servicio de otro SFG, en 1990.

Según el Ejército norteamericano, la función de los Boinas Verdes en tiempos de paz es de tipo asesor, una misión que han desempeñado desde comienzos de 1959, en que las unidades se encargaron del entrenamiento de soldados sudvietnamitas. Sin embargo, hay cada vez más rumores sobre SFG que participan activamente en combates de modo limitado; no sorprende que el Ejército norteamericano sea



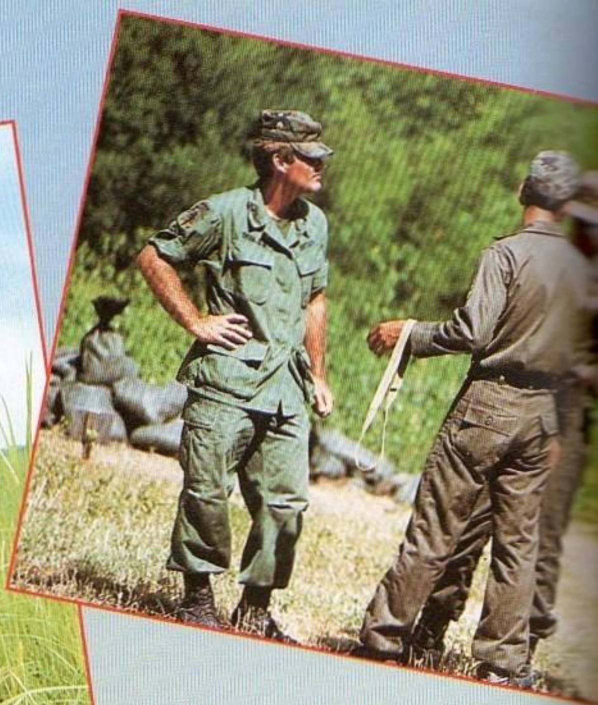


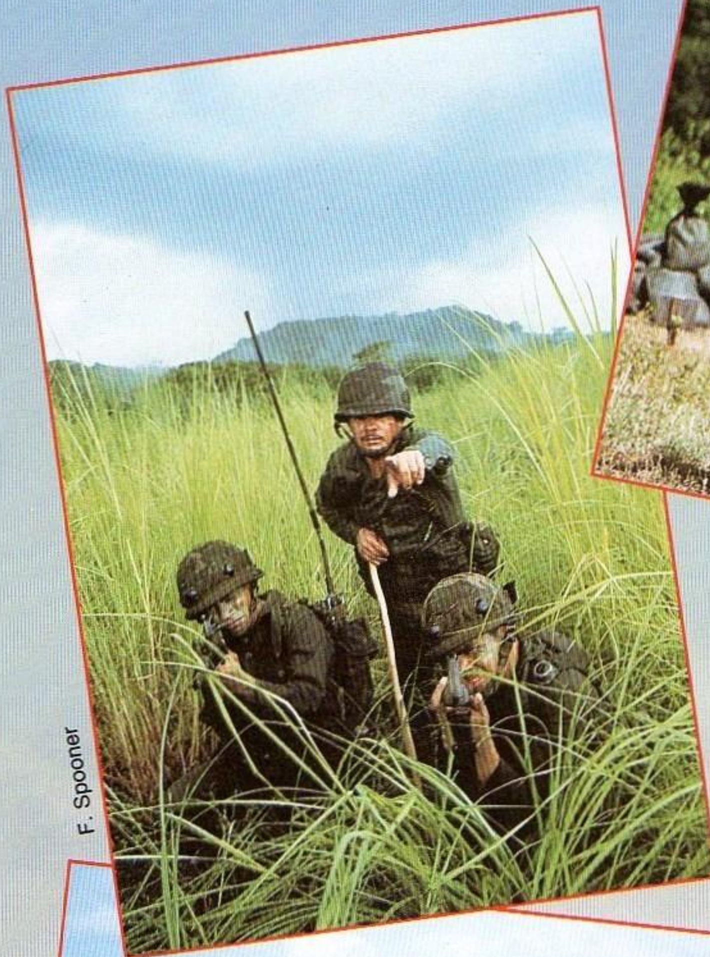
En la era posvietnamita, los analistas militares norteamericanos han sumado una nueva expresión al léxico de guerra –el "conflicto de baja intensidad"– que ha revitalizado el papel de los Boinas Verdes y otras Fuerzas de Operaciones Especiales norteamericanas. Aunque las críticas dicen que esto sólo aumenta el riesgo de desembocar en otro conflicto tipo Vietnam, el ejército antiguerrillero de EE UU disfruta de una situación sin precedentes en Centroamérica. Abajo: Personal militar norteamericano en un puesto de escucha en Honduras, donde controla las transmisiones enemigas.

FUERZA DELTA

El Destacamento Operacional de Fuerzas Especiales D, más conocido como Fuerza Delta, fue idea del coronel del Ejército norteamericano Charles Beckwith. En los años 1962 y 1963, durante un programa de intercambio con el Servicio Aéreo Especial (SAS) británico, Beckwith se convenció de la necesidad de un equivalente norteamericano de aquella unidad de élite británica. Tras varios años de diligente apoyo a este proyecto, Beckwith tuvo éxito finalmente y la Fuerza Delta comenzó a operar el 19 de noviembre de 1977. El factor crucial que inclinó al Pentágono a favor de Beckwith fue el alarmante crecimiento del terrorismo internacional en los años setenta, ejemplificado de modo trágico con el suceso de los rehenes en los Juegos Olímpicos de Munich en 1972. Siguiendo el patrón básico del SAS británico, la Delta está dividida en cinco escuadrones que, a su vez, se subdividen en secciones de 16 hombres. Los cursos de selección se centran en las cualidades personales, y los niveles exigidos son extremadamente altos. Por ejemplo, los francotiradores deben conseguir un cien por cien de blancos a 500 m y un 90 por ciento a 1 000 m.

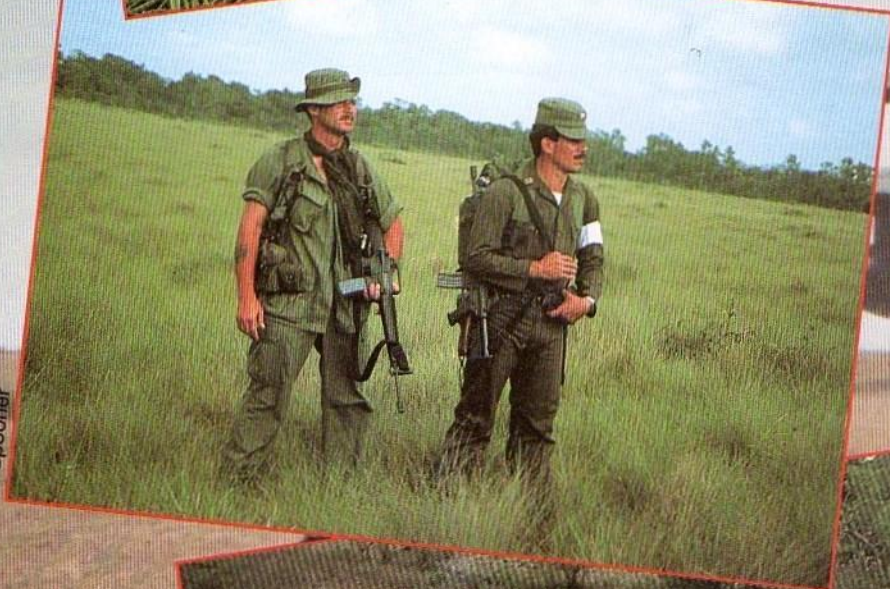
En los cursos de entrenamiento también se hace amplio uso de la "casa de tiro", para que la Fuerza Delta pueda combatir a los terroristas en una variedad de contextos sin causar daño a rehenes o civiles. Tras llevar a cabo diversas misiones con éxito, la Fuerza Delta fue enviada a Oriente Medio y participó en el desastroso intento de rescatar a los rehenes en la embajada norteamericana de Teherán, en abril de 1980. El fracaso de la operación se atribuyó a dificultades mecánicas más que a deficiencias en la actuación de la Fuerza Delta. A pesar de la misión de Teherán, la Fuerza Delta es el arma más eficaz de Estados Unidos contra el terrorismo.





F. Spooner

Arriba: Un Boina Verde, que lleva en su hombro derecho la insignia del 1.er Grupo de Fuerzas Especiales, escucha atentamente a sus pupilos mientras comentan la estrategia antiguerrillera. Izquierda: Al acecho del objetivo, camuflados para ocultarse en el terreno. Abajo, izquierda: Dos miembros de un Equipo de Entrenamiento Móvil en Honduras. Abajo: Soldados salvadoreños reciben entrenamiento de tiro.



F. Spooner



F. Spooner



excesivamente sensible respecto a estas "operaciones de ataque" y que la información referente a ellas sea escasa. De todos modos, cuando se emplea una unidad de las Fuerzas Especiales en movimientos no convencionales, como por ejemplo los "contra" en el problema de Nicaragua, las formidables capacidades de combate de los Boinas Verdes hacen que puedan participar en cualquier tipo de acción, incluidas actividades guerrilleras, subversión, sabotaje y fuga y evasión. Al trabajar de cerca con los líderes guerrilleros, los Boinas Verdes estarían en posición de dirigir los movimientos tácticos de un modo más afín a la estrategia de conjunto dictada por el SOCOM.

En sus 35 años de historia, por la Escuela de las Américas han pasado unos 44 000 militares

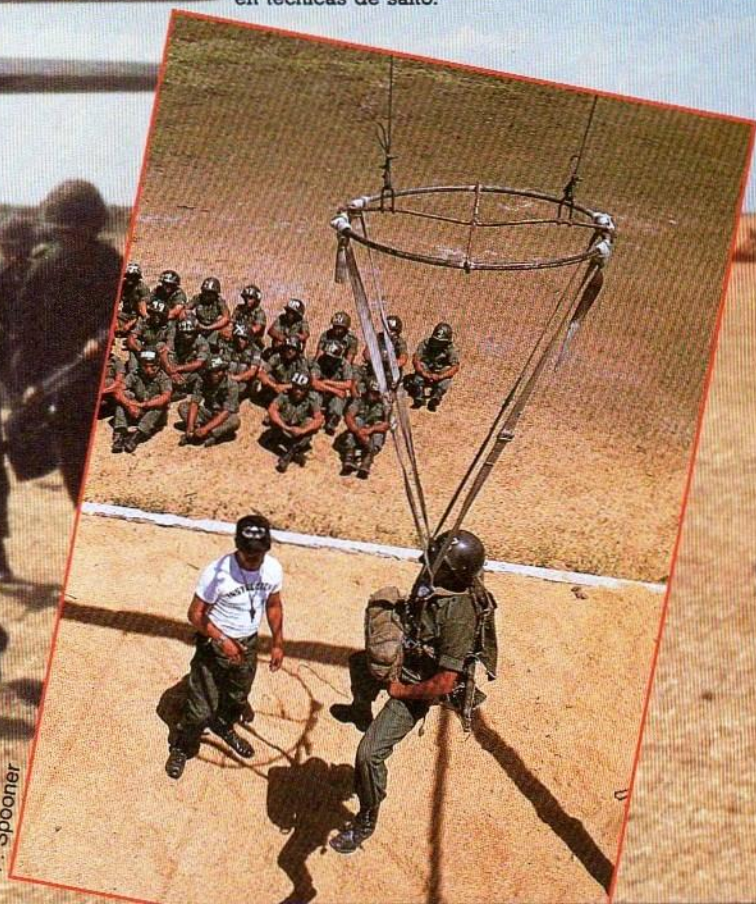
La misión de enseñanza de ténicas militares a soldados hispanoamericanos corre a cargo de los Equipos Móviles de Entrenamiento (MTT) de los Boinas Verdes. En El Salvador hay 55 consejeros/instructores militares de las Fuerzas Especiales junto a los MTT en constante traslado que proporcionan instrucción en empleo de armas, información táctica, planificación y comunicaciones.

Los Boinas Verdes han entrenado varios batallones antiguerrilla a los que ahora se considera como la élite del Ejército salvadoreño, un ejército que se ha visto sometido a espectaculares cambios en efectivos, armamento y profesionalidad con la ayuda de las Fuerzas Especiales norteamericanas. Aunque éstas tienen prohibido entrar en combate, esta política sólo se ha practicado parcialmente y los instructores han participado en operaciones con el Ejército salvadoreño desde el principio. Esto ha sido reiteradamente desmentido por Washington hasta 1984, cuando se anunció simultáneamente que se doblaba el tamaño de la misión militar en El Salvador. Todavía aumentan los informes sobre fuerzas norteamericanas que suministran apoyo en combate y, en octubre de 1984, el *Washington Post* informó que varios consejeros norteamericanos habían pasado la noche en un puesto de mando de campaña muy adentrado en territorio rebelde durante la primera noche de una ofensiva del Ejército salvadoreño.

En 1984, Fort Gulick pasó a control panameño bajo los términos del Tratado de Panamá: en sus 35 años de historia, la Escuela de las Américas había enseñado a 44 000 militares las técnicas de guerra antiguerrilla. Además, la Guardia Nacional panameña tenía una unidad de fuerzas especiales entrenada por norteamericanos que nominalmente era una compañía pero en efectivos se acercaba a un batallón. Al dejar de ser la zona del canal de Panamá la principal base militar norteamericana en Centroamérica, parece haberse seleccionado Honduras como alternativa. Doscientos miembros del 3.er Batallón del 7.º SFG llegaron a Honduras en mayo de 1983 para reforzar a los 1 400 soldados norteamericanos regulares. Empezaron a trabajar inmediatamente para perfeccionar la capacidad antiguerrillera del Ejército hondureño. Los Boinas Verdes ampliaron la unidad de fuerzas especiales paracaidistas ya existente del nivel de un escuadrón al de un batallón y participaron directamente en operaciones cerca de la frontera salvadoreña. Se las conoce como "Ejércicios de Disponibilidad de Despliegue de Emergencia" y, en una ocasión, los Boinas Verdes llevaron a cabo un salto en paracaídas al norte de la capital, Tegucigalpa, a sólo 30 km de la frontera nicaragüense, a fin de demostrar su rápida capacidad de despliegue. Los seis meses de duración de la operación *"Big Pine II"* constituyeron otro ejemplo de la estrecha cooperación entre las Fuerzas Especiales norteamericanas y el personal militar cen-



F. Spooner



F. Spooner

Izquierda: Supervisados por personal de las Fuerzas Especiales, unos soldados descienden de un transporte C-130 Hercules durante un ejercicio de despliegue rápido en Honduras. Abajo: Entrenamiento en técnicas de salto.



F. Spooner

Además de sus cualidades de combate, los Boinas Verdes deben adquirir un amplio conocimiento en el manejo de los equipos de un arsenal que agrupa unos 80 tipos de armas. Abajo, izquierda: Un consejero militar explica los secretos del fusil M16 a soldados hondureños en el Centro de Entrenamiento Militar Regional. Abajo: Un soldado salvadoreño recibe instrucción sobre el lanzagranadas M79.



troamericano, y en ella participaron Boinas Verdes del 7.º SFG, estacionado en Fort Bragg y Fort Gulick. El siguiente ejercicio importante, denominado *"Cabanas"*, se realizó en junio de 1986 y se informó sobre la participación de soldados norteamericanos, hondureños y de la "Contra".

A mediados de 1986, el Centro de Entrenamiento Militar Regional de Puerto Castillo, en la costa caribeña de Honduras, establecido en 1983, había entrenado unos 10 000 soldados salvadoreños y hondureños. También se han enviado Equipos Móviles de Entrenamiento a Costa Rica, Belice y Guatemala, y se sabe que personal de las Fuerzas Especiales han participado en varias operaciones antiguerrilleras en estrecha colaboración con la CIA. El secreto es primordial en la mayoría de las actividades de las Fuerzas Especiales; por ejemplo, durante la operación *"Quail"* (unas maniobras realizadas por el Mando de Fuerzas Especiales del Ejército hondureño, en La Venta), los Boinas Verdes llegaron vestidos de paisano y con órdenes de permanecer lejos de cualquier otro militar norteamericano situado en la zona.

Respecto a Nicaragua, parece probable que se amplíe el papel de las Fuerzas Especiales en el decenio próximo. Desde el triunfo de la revolución sandinista en 1979, los norteamericanos han considerado cada vez más a Centroamérica como el "campo de batalla entre democracia y comunismo". La ayuda norteamericana a los rebeldes nicaragüenses –los "contras"– comenzó en 1981, e incluye armas, fondos y entrenamiento. Era una operación esencialmente de la CIA, pero se sospechaba que personal de las Fuerzas Especiales daban asistencia encubierta. De hecho, mientras la primera está sometida al control legislativo norteamericano, las segundas no rinden cuentas directamente al Congreso, un factor más que se añade al secreto de las operaciones SOF. Debido a la presión de la Cámara, la ayuda cesó en 1984 y se reanudó en junio de 1986 en la forma de un envío militar de 100 millones de dólares. Ahora que se habla de más asistencia, el presidente Reagan ha insistido en que se aumente la fuerza de los Boinas Verdes a fin de adiestrar mayores cantidades de "contras" en las bases de Honduras, El Salvador o incluso en los mismos Estados Unidos.

Los conflictos nada ortodoxos en los que operan los Boinas Verdes exigen un tipo especial de soldado: intrépido, con recursos y bien preparado. A pesar de los cambios en la estructura de mando a alto nivel y del agrupamiento con las otras fuerzas de élite norteamericanas bajo una agencia conjunta (SOCOM), el papel tradicional de los Boinas Verdes como combatientes en la guerra antiguerrilla y contrarrevolucionaria es aún la esencia del concepto de Fuerzas Especiales, como lo demuestran claramente sus actividades en Centroamérica.

Los Boinas Verdes son un elemento cada vez más activo en el orden de batalla norteamericano

Todos los reclutas en potencia deben estar cualificados en unidades aerotransportadas y su aceptación depende de su paso por un exhaustivo curso de 16 semanas en la Escuela de Fort Bragg. Tras un examen de 31 días de las cualidades militares básicas del candidato, éste debe demostrar su capacidad SERE (supervivencia, evasión, resistencia y fuga) durante una cacería humana de tres días. Después sigue el curso con la especialización de cada hombre en dos de estas cinco cualificaciones: armamento, ingeniería, transmisiones, medicina e información. Este adiestramiento combinado impide que se pierdan cualidades de combate en caso de aniquilación de un equipo durante un contacto con el enemigo. En las últimas cinco semanas del curso, los reclutas se agrupan en Equipos A, unidades de combate de los Boinas Verdes.

Estos equipos son lanzados en paracaídas sobre los bosques de Carolina del Norte, donde ponen en práctica sus cualidades contras las fuerzas "agresoras" de la 82.ª División Aerotransportada. Tras reunir junto a ellos un grupo de "nativos" (unas selección al azar de soldados), el Equipo A debe convertir esta fuerza irrelevante en una guerrillera capacitada en un mes. No sorprende que el índice de fracaso sea elevado, normalmente de un 77 por ciento.

Los Boinas Verdes son sin duda una élite de guerreros aunque, según demuestra claramente la experiencia norteamericana en América Central, sólo pueden ser tan eficaces como las fuerzas locales que han entrenado. La situación actual refleja fielmente la de Vietnam, durante la trágica participación norteamericana en aquel país, pues, aunque las fuerzas antiguerrilleras entrenadas por los norteamericanos son militarmente eficaces a corto plazo, el problema es en último término de tipo político.

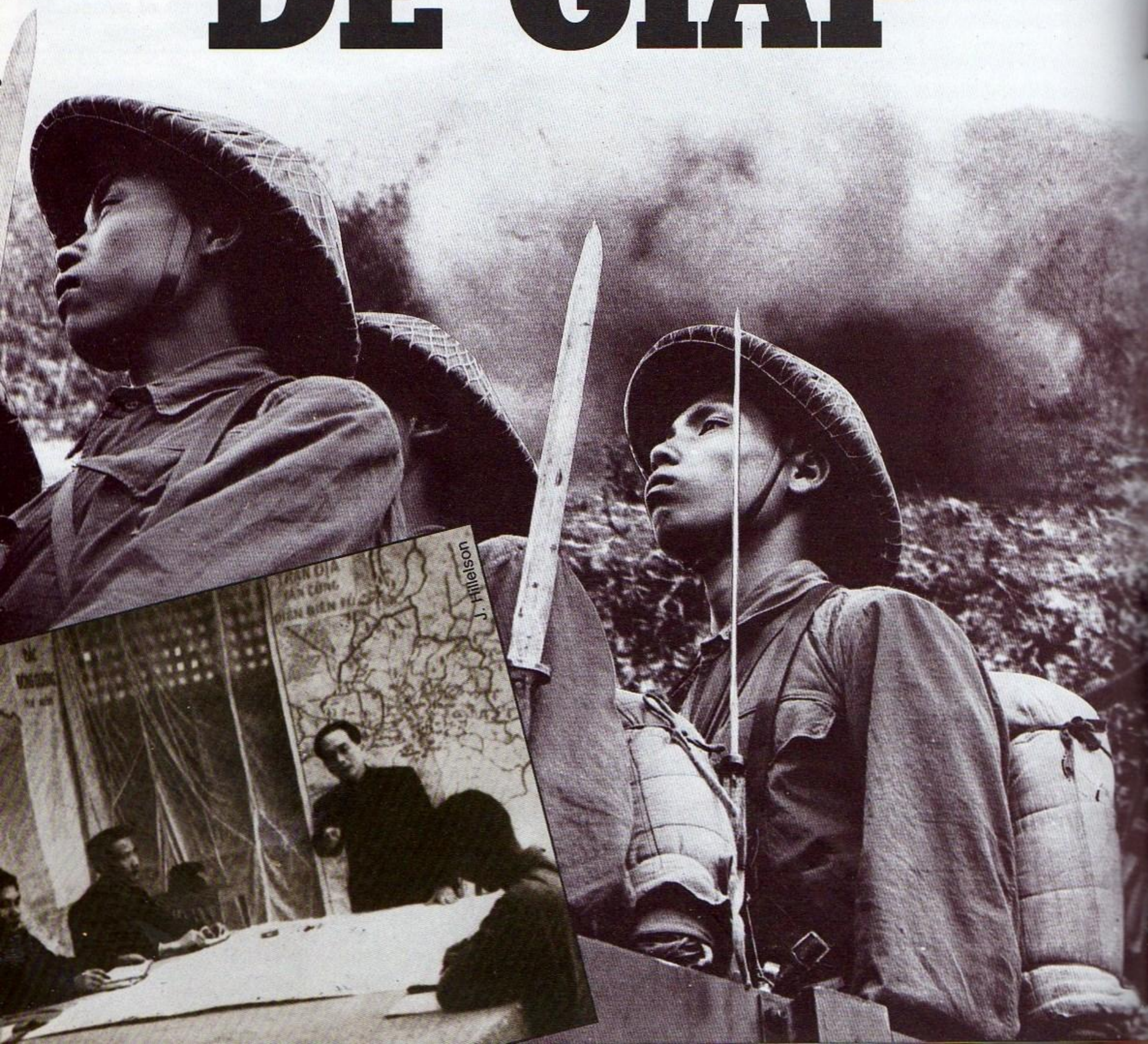
Mientras tanto, los Boinas Verdes, junto a las otras Fuerzas de Operaciones Especiales, constituyen el bisturí de los despliegues a ultramar, en contraposición con los útiles obtusos de la guerra convencional. Tanto en su función de tropas de asalto en una misión de rescate de rehenes, en la de equipos de entrenamiento militar en un conflicto de baja intensidad, o como el elemento de "guerrilla" de cualquier combate futuro, los Boinas Verdes son un elemento cada vez más activo en el dispositivo militar norteamericano.

Los tenaces artilleros de la 351.ª División del *Viet Minh* aplastaron las defensas francesas de Dien Bien Phu.

El 7 de mayo de 1954, pequeños grupos de hombres treparon al techo de varias casamatas de una fortaleza remota de la Indochina francesa. Eran vietnamitas y llevaban la bandera roja del Vietnam comunista. Mientras ondeaban sus colores para provecho de fotógrafos, las cámaras registraron la histórica victoria de esos combatientes, el final de un asedio que ha pasado a la historia del mundo como una de sus batallas más decisivas. El lugar era Dien Bien Phu y los orgullosos portadores de las banderas, soldados del *Viet Minh*; el ejército al que habían derrotado era el francés, que tenía en sus filas a algunos de los soldados más formidables que ha conocido el mundo: la Legión Extranjera francesa.

Inferior, izquierda: Vo Nguyen Giap, comandante del *Viet Minh*, da instrucciones a su estado mayor durante la batalla. Abajo, izquierda: Expertos soldados del *Viet Minh*. Abajo: Unos proyectiles caen sobre la pista de aterrizaje de Dien Bien Phu.

ARTILLEROS DE GIAP


J. Hillelson

Viet Minh era a comienzos de los años cincuenta la denominación más usual de las fuerzas armadas de la *Viet Nam Doc Lap Minh Hoi* (Liga para la Independencia de Vietnam), una organización creada en 1941 por el apasionado comunista Ho Chi Minh. Sin embargo, Ho era más un político que líder militar y, a partir de 1944, Vo Nguyen Giap se iba a convertir en la fuerza motriz de la organización y quien expulsaría finalmente a los franceses de una de sus colonias.

"Los morteros, lanzagranadas, torpedos *bangalore* y las ametralladoras comenzaron a escupir fuego

Bajo el liderazgo de Giap, el *Viet Minh* pasó de ser una pequeña banda guerrillera, armada con escopetas y unos pocos fusiles capturados, a constituirse en un ejército capaz de operar contra el poder militar de una nación europea. Algunos observadores occidentales tienden a minimizar los logros del *Viet Minh*: lo que fue, a todas luces, una gran gesta, ha sido descrito a menudo como simple fanatismo.

Al principio, los franceses tendían a burlarse de los *Viet Minh* como combatientes y bromeaban sobre la menuda constitución física de sus adversarios: por ejemplo, era muy difícil para los soldados franceses averiguar si una mujer sometida a cacheo era o no un soldado comunista, y sólo un examen íntimo proporcionaba la respuesta. Sin embargo, no pasó mucho tiempo antes de que los franceses aprendiesen a tratar a sus enemigos con el mayor respeto debido a un soldado en campaña. La lectura de los relatos personales de los soldados del *Viet Minh* deja bastante claro que fueron hombres que alcanzaron niveles de profesionalidad iguales a los de cualquier ejército. Un operador de radio destacado en las montañas centrales al sur durante la decisiva batalla de Dien Bien Phu dio la siguiente descripción de una acción nocturna en la que participó su unidad:

«Los morteros, lanzagranadas, torpedos *bangalore* y las ametralladoras comenzaron a escupir fuego con un rugido ensordecedor. Me desperté y, con un nudo en el estómago, cogí mis papeles y me dispuse a trabajar.

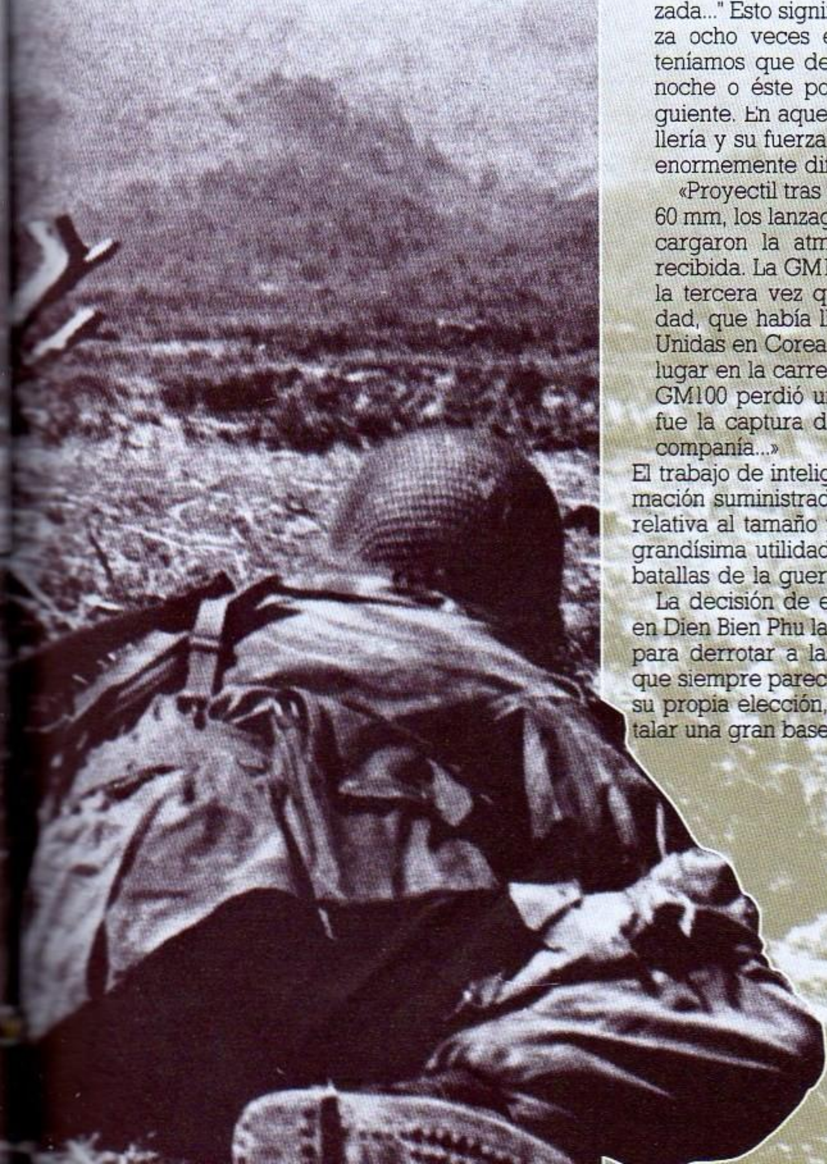
«El generador manual que alimentaba el aparato de radio comenzó a girar con un chirrido; como principio general, estábamos autorizados a utilizar nuestras radios sólo después del primer disparo. Dos minutos después, el enlace me pasó una nota del cuartel de zona... Al principio creí que me había equivocado al descifrarla y lo verifiqué inmediatamente. No había error alguno; el texto era correcto. Salté y corrí hacia el oficial en jefe.

«No puedo recordar ya las palabras exactas del mensaje, pero consistía en esencia en lo siguiente: "El enemigo ha traído a Plei-Rinh la GM100 (una unidad móvil francesa), el 4.° Batallón del 2.° Regimiento de la Legión Extranjera y una unidad acorazada..." Esto significaba que atacábamos a una fuerza ocho veces el tamaño de la nuestra... Ahora teníamos que derrotar al enemigo aquella misma noche o éste podría contratacar a la mañana siguiente. En aquel terreno llano, favorable a su artillería y su fuerza aérea, nos podría poner las cosas enormemente difíciles.

«Proyectil tras proyectil, los morteros de 81 mm y 60 mm, los lanzagranadas y las ametralladoras descargaron la atmósfera en respuesta a la orden recibida. La GM100 era una conocida nuestra... Era la tercera vez que nos enfrentábamos a esta unidad, que había llevado la insignia de las Naciones Unidas en Corea. El primer encuentro había tenido lugar en la carretera Kontum-Kon Brai, en donde la GM100 perdió una sección. El segundo encuentro fue la captura de Dak-Doa, en donde perdió una compañía...»

El trabajo de inteligencia, esto es, la valiosísima información suministrada por las tropas de primera línea relativa al tamaño y despliegue del enemigo, fue de grandísima utilidad al *Viet Minh* durante las difíciles batallas de la guerra de Indochina.

La decisión de entablar una batalla a gran escala en Dien Bien Phu la tomaron los franceses. Presionado para derrotar a las esquivas fuerzas del *Viet Minh*, que siempre parecían poder combatir en terrenos de su propia elección, el alto mando francés planeó instalar una gran base a lo largo de una ruta comúnmen-



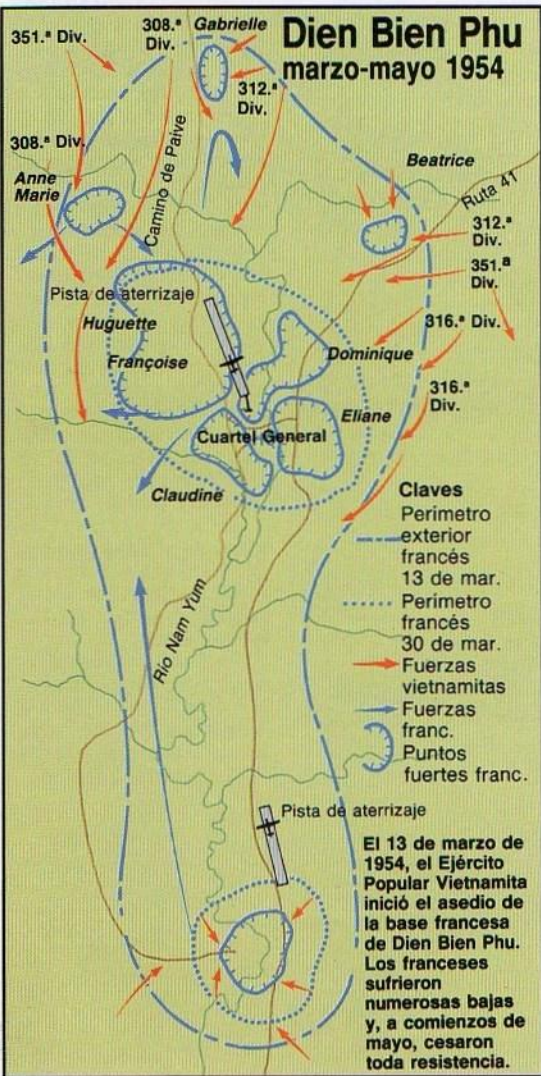
EL *VIET MINH*

Desde su derrota en el delta del río Rojo en 1951, el *Viet Mihn* estaba decidido a no dar más oportunidades a los franceses de utilizar su superioridad militar con devastadores efectos. Entre 1951 y 1954, Giap reconstruyó su fuerza con una estructura piramidal en cuyo vértice superior había una división de élite pensada para combatir a los franceses en su propio terreno. En la base de la pirámide estaba la milicia de aldea. Ésta consistía, en esencia, en todos los hombres y mujeres capacitados de las regiones controladas por el *Viet Minh*. En 1954 la milicia poseía una fuerza de unos 350 000 hombres y, aunque con frecuencia estaban desarmados, eran valiosísimos para preparar las posiciones defensivas, llevar equipos y obtener información. Su movilización como elemento de transporte jugó un papel crucial en Dien Bien Phu. Por encima de la milicia estaban las llamadas tropas regionales. Equipadas principalmente con armas portátiles, estaban controladas por los comandantes de las seis "interzonas" en las que el estado mayor comunista había dividido Vietnam en 1948. Estas tropas eran responsables de mantener un control estricto de la población en las áreas dominadas por el *Viet Minh* y realizó una campaña de constante hostigación del enemigo, maniobra que devastó finalmente el grueso de las unidades francesas en Indochina. En 1954, las tropas regionales sumaban probablemente unos 75 000 hombres. Sin embargo, el arma principal del *Viet Minh* era la fuerza regular o *Chuc Luc*. En las remotas montañas del Viet Bac, en el norte de Tonkin, Giap había preparado meticulosamente a la *Chuc Luc* como punta de lanza de su ejército. En 1954, había seis divisiones, incluida la 351.ª, muy bien armada.

te usada por el *Viet Minh* para infiltrarse hasta Laos. Los franceses vieron la clave del éxito en la superioridad de su potencia de fuego. Pensaban que, en una guerra de posiciones, donde podrían entablar una batalla en terreno fijo, serían capaces de combatir cualquier tropa enemiga de cualquier entidad en virtud de su artillería y superioridad aérea. De hecho, en 1951 los franceses ya habían conseguido semejante victoria: en la batalla por el delta del río Rojo, el gran centro de población y los arrozales que rodeaban las ciudades de Hanoi y Haiphong. Estimulado por el éxito del año anterior frente a los lejanos puestos franceses en el cerro de Lang Son, en las montañas del Viet Bac y cerca de la frontera china, Giap había lanzado a sus tropas contra el corazón de la autoridad francesa en lo que esperaba fuese una ofensiva decisiva. Sin embargo, bajo el mando del mariscal Jean de Tassigny, las fuerzas de la potencia colonial respondieron con rapidez y desplegaron todo el peso de su armamento para combatir tres oleadas de ataque sucesivas.

Las fuerzas francesas habían ocupado el valle alrededor de Dien Bien Phu a finales de 1953 y, tras realizar patrullas en las montañas colindantes, esperaban un fortalecimiento vietnamita seguido de un ataque a máxima escala. El *Viet Minh* respondió con un bombardeo esporádico de la base y su pista de despegue pero, a pesar del agrupamiento de las fuerzas enemigas, el coronel Charles Piroth, oficial en jefe de la artillería francesa, confiaba en que sus cañones de 105 mm y 155 mm, junto a sus tres baterías de morteros pesados y su fuego antiaéreo, serían totalmente capaces de destruir las posiciones de artillería del *Viet Minh*.

Sin embargo, apoyados por la milicia regional, los hombres de la 351.ª División habían hecho un esfuerzo monumental para transportar sus armas pesadas hasta las colinas que rodeaban la base francesa. A comienzos de marzo de 1954, con sólo 600 camiones a su disposición y enfrentándose a distancias de hasta 800 km, Giap desplegó la munición y armamento necesarios para el asedio de Dien Bien Phu. Se habían modificado bicicletas para que pudieran cargar hasta 200 kg de equipos cada una.



El 13 de marzo de 1954, el Ejército Popular Vietnamita inició el asedio de la base francesa de Dien Bien Phu. Los franceses sufrieron numerosas bajas y, a comienzos de mayo, cesaron toda resistencia.

Los cañones pesados se transportaron a mano hasta posiciones predeterminadas

"El sudor ahorra sangre" era uno de los lemas del Ejército británico e igualmente se podría haber aplicado a la 351.ª. Los cañones pesados, incluidas las armas de 75 y 105 mm, fueron desmantelados y transportados a mano a posiciones predeterminadas en donde se situaban en zanjas camufladas a prueba de proyectiles. Estas zanjas estaban cuidadosamente diseñadas a fin de no alterar la vegetación en la ladera de la colina; los franceses eran totalmente ajenos a la creciente acumulación de fuerzas enemigas alrededor de su guarnición. Además, los cañones del *Viet Minh* estaban rodeados por unidades antiaéreas: al final de la batalla había en batería 80 cañones antiaéreos de 37 mm de fabricación soviética más unas 100 ametralladoras pesadas de 12,9 mm y lanzacohetes *Katyusha*.

El 11 de marzo, los preparativos de Giap terminaron y se leyó un mensaje ante los soldados reunidos:

«Recordad esta histórica batalla. Decididos a destruir al enemigo, no olvidéis nunca el lema: "Siempre atacar, siempre avanzar." ¡Dominad el miedo y el dolor, superad los obstáculos, aniquilad al enemigo en Dien Bien Phu! ¡Conseguid la victoria!».

El 12 de marzo, el oficial superior francés en Tonquín, general René Congny, aterrizó en la pista de despegues en un viaje de inspección de las defensas. Cuando el avión de Cogny despegaba al terminar su breve visita, la pista fue alcanzada por varios proyectiles de 105 mm. Cogny lo comunicó a Hanoi, pero los artilleros del *Viet Minh* ya estaban bien situados.

La nubosidad hizo que el 13 de marzo las operaciones aéreas francesas resultasen peligrosas, y la arti-

Inferior: Bicicletas especialmente adaptadas llevan armas y municiones, además de alimentos y suministros, a las fuerzas del *Viet Minh* que rodean a los franceses en Dien Bien Phu. Para conseguir la cantidad de bicicletas necesarias, los agentes del *Viet Minh* compraron en secreto numerosas Peugeot a tratantes franceses en Hanoi. Derecha: Artilleros del *Viet Minh* se entrenan con cañones de campaña japoneses de 75 mm. La rendición de los japoneses en 1945 permitió a los comunistas tomar gran parte de su equipo. Centro derecha: Mientras corre hacia la pista de aterrizaje de Dien Bien Phu, la infantería del *Viet Minh* atraviesa unos campos destrozados por los devastadores bombardeos de sus artilleros. Abajo, fotografía principal: Equipada con escaleras, la oleada final de atacantes se prepara para tomar los últimos blocaos franceses. Inferior, derecha: El triunfo del *Viet Minh*. Su bandera ondea en las destruidas posiciones francesas.

Soldado irregular del *Viet Minh*. Dien Bien Phu, 1954

Vestido con el característico pijama negro vietnamita y un sombrero tropical francés, este soldado lleva un subfusil MAT 49 de 9 mm con la culata extendida.





Abajo: Los restos de la artillería francesa. El coronel Charles Piroth había anunciado que sus piezas destruirían cualquier emplazamiento del *Viet Minh*, pero sus cañones de 155 mm fueron incapaces de contener la lluvia de fuego que descargó la 351.ª División Pesada el 13 de marzo. Piroth cargó personalmente con la responsabilidad del fracaso y se suicidó en su refugio. Había perdido su brazo derecho durante la Segunda Guerra Mundial, por lo que el método elegido consistió en tirar de la anilla de una granada y sostener ésta contra su pecho. Inferior: Una fotografía cuidadosamente escenificada de la victoria sobre los destrozados restos de un avión de transporte.

llería del *Viet Minh* supo que había llegado su momento. Justo a las 17,00 horas, lanzaron sobre toda la posición francesa una devastadora lluvia de fuego que continuó casi hasta el amanecer del día siguiente. Un miembro de una de las unidades de morteros de la Legión Extranjera describió así la terrorífica escena:

«Creíamos que estábamos en el centro de un cataclismo, pero rápidamente descubrimos que en todas partes era igual. Todo estaba roto, demolido y cubierto por un humo negro. En todas partes, siluetas errantes testimoniaban el desastre.»

En el punto más álgido del bombardeo llegaron los asaltos de la infantería. Giap lanzó a sus hombres en un ataque sobre los puntos fuertes septentrionales de *"Beatrice"*, que cayó el 13 de marzo bajo la primera lluvia de proyectiles de artillería, y *"Grabielle"*, que cayó la mañana del 15.

Tras esconder sus cañones de los observadores de artillería enemigos, la 351.ª mantuvo su presión y apuntó sobre la pista de aterrizaje: el enlace de la guarnición con el mundo exterior. El último avión en volar hacia Dien Bien Phu fue una ambulancia. Aterrizó el 28 de marzo, pero nunca volvió a despegar.

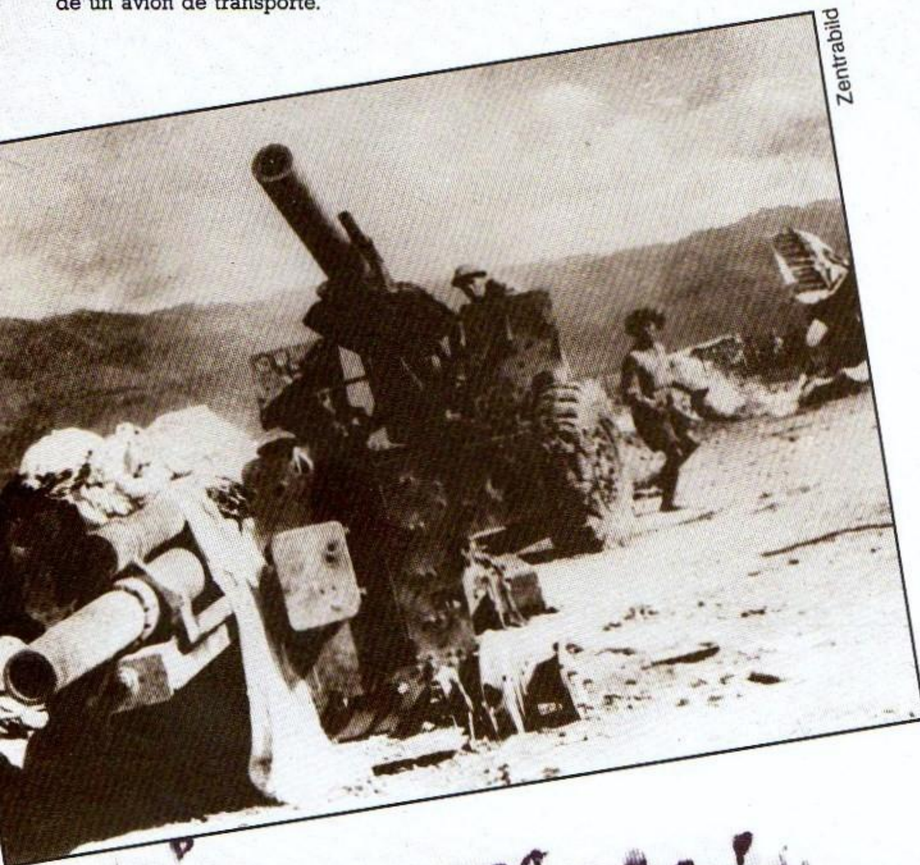
Sin embargo, los defensores de Dien Bien Phu eran tenaces y, cuando Giap lanzó la siguiente oleada de ataques de infantería a finales de marzo, realizaron una férrea defensa y uno de los oficiales paracaidistas, Marcel Bigeard, consiguió un éxito notable el día 28 al asaltar una posición antiaérea del *Viet Minh* unos 3 km al oeste de las defensas francesas. A raíz de ésta y otras acciones defensivas, Giap se vio obligado a abandonar la táctica de "oleada humana". El propio Giap ha reconocido su satisfacción al cambiar de táctica: los consejeros chinos, según explicó posteriormente, querían llevar la batalla a una rápida conclusión y preferían los masivos asaltos de infantería a la guerra de asedio y trincheras de Giap, sin consideración al coste de vidas en el *Viet Minh*.

Mediante escaleras, los guerrilleros del *Vieth Minh* desbordaron las casamatas

Los intentos franceses por destruir las posiciones artilleras del *Viet Minh* mediante ataques aéreos a baja cota fallaron debido al elaborado sistema de túneles y cuevas que el *Viet Minh* había excavado laboriosamente los dos meses anteriores: tan pronto como el avión era avistado, los artilleros desplazaban sus piezas al interior. Cuando se utilizaba *napalm* en un intento de hacer salir a los artilleros de la ladera de la colina, las densas nubes producidas por el mismo que caían sobre la maleza proporcionaba aún más cobertura al *Viet Minh*.

Bajo aquel enorme volumen de fuego (los artilleros franceses calcularon que cayeron unos 130 000 proyectiles sobre sus posiciones durante el asedio), la sitiada Legión Extranjera fue inexorablemente empujada hasta la derrota. El final llegó el 7 de mayo. Tras el último bombardeo artillero, las tropas de choque utilizaron torpedos *bangalore* para abrirse paso a través de la última línea defensiva de los franceses. Mediante escaleras, los guerrilleros del *Viet Minh* desbordaron las casamatas y la crema de la fuerza expedicionaria francesa en Indochina –principalmente legionarios y paracaidistas– no tuvo otra opción que rendirse.

El *Viet Minh* pudo haber sido un ejército de guerrilleros en 1945; sin embargo en 1954 su división de artillería de elite demostró que, en una clásica batalla de posiciones, era completamente capaz de valerse por sí misma.


Zentrabild


Orbis

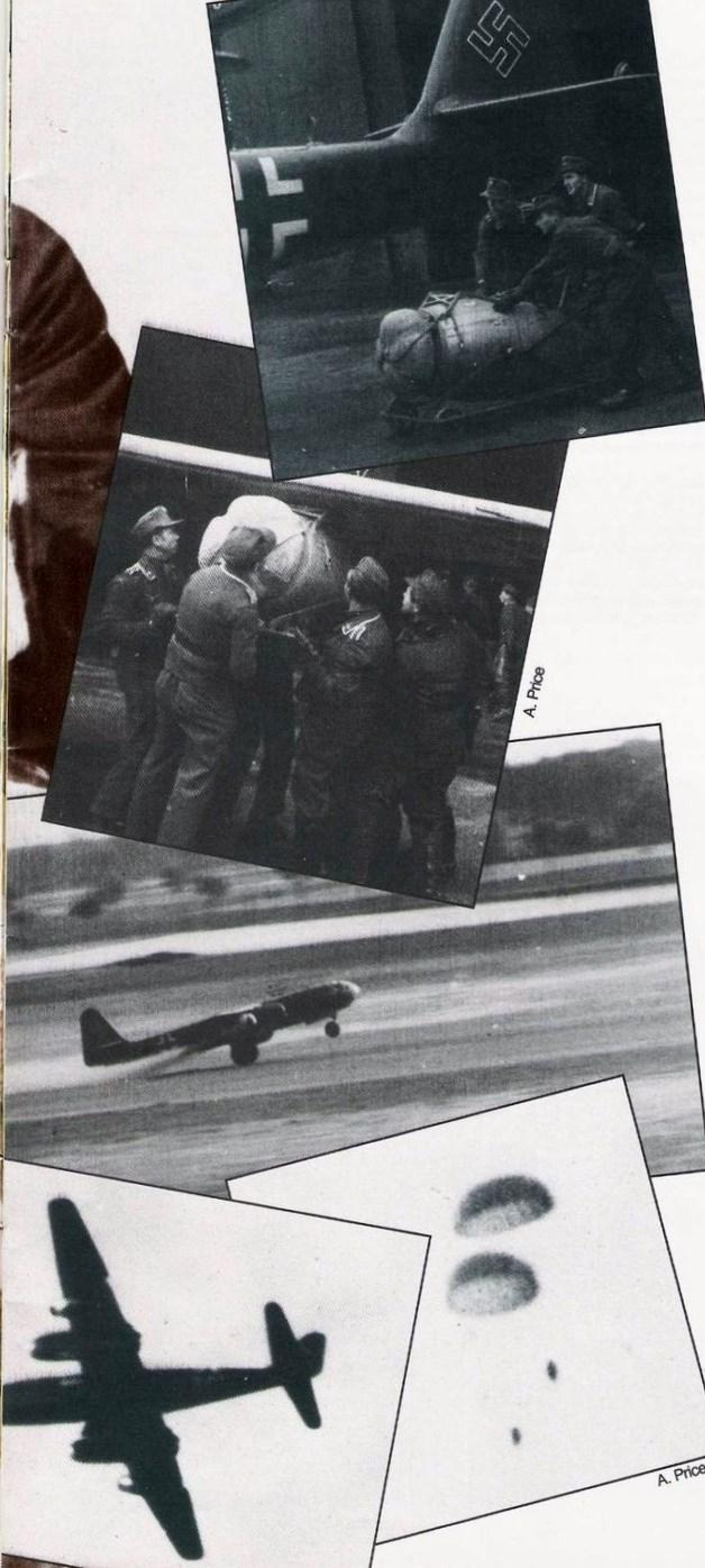


ATAQUE A REACCION

KAMPF-GESCHWADER 76

Los orígenes de la *Kampfgeschwader* 76 (KG 76) se remontan a abril de 1935, cuando los tres *gruppen* de la *Kampfgeschwader* 155 se crearon en Giebelstadt, Ansbach y Schwäbisch Hall, en el sur de Alemania, y equiparon con aviones Dornier 17. En mayo de 1939 la unidad, con 94 bombarderos, fue rebautizada *Kampfgeschwader* 76. La KG 76 tomó parte en las campañas de Polonia y, durante la batalla de Inglaterra, sus tres *gruppen*, uno equipado con Junkers Ju 88 y dos con Do 17, tomaron parte en varios ataques importantes y sufrieron numerosas pérdidas en vidas y material. Tras el final de las batallas diurnas a gran escala, la KG 76 participó en el *Blitz* nocturno sobre objetivos de las islas británicas. Durante la invasión alemana de la Unión Soviética, en junio de 1941, los tres *gruppen* ya se habían requipado con Ju 88, estuvieron en acción constante desde el principio y sufrieron más bajas durante aquella larga campaña. En 1942 y 1943, el I y II *Gruppen* estuvieron en el Mediterráneo, donde se enfrentaron a los desembarcos aliados en Sicilia, Salerno y Anzio, desde bases de Creta e Italia. A finales de 1943, el I *Gruppe* se trasladó al norte de Alemania para participar en el llamado *"Baby Blitz"* contra Inglaterra a comienzos de 1944. El 7 de junio de 1944, el día después de la invasión de Normandía, los tres *gruppen* de la KG 76 se retiraron de primera línea y comenzaron a requiparse con los bombarderos a reacción Arado 234. La *Geschwader* reanudó las operaciones en diciembre de 1944 y combatió hasta el Armisticio, en mayo de 1945, cuando se rindió a las fuerzas terrestres británicas que entraron en Schleswig Holstein.

Página anterior: El Arado 234, primer bombardero a reacción del mundo, destaca contra el que fue su objetivo más famoso, el estratégico puente sobre el Rin en Remagen, mientras que (abajo) el jefe del Tercer *Gruppe* del *Kampfgruppe* 76, el comandante Hans-Georg Bätcher, se introduce en la cabina de su aparato. Arriba: Un mecánico ayuda a Bätcher a ajustarse los atalajes de su asiento en la estrecha cabina del bombardero antes del despegue. En lo alto de la cabina sobresale la cabeza del visor periscópico de bombardeo utilizado para los ataques en leve picado. Superior y arriba, derecha: Miembros del personal de tierra transportan contenedores de los cohetes de despegue del bombardero y los ajustan bajo las alas. Derecha: Mientras los cohetes aceleradores lanzan chorros de vapor, el bombardero a reacción emprende el vuelo. Abajo, derecha y extremo derecho: Nada más ganar altura, el Arado 234 se desprende de los dos cohetes de despegue; éstos caen en paracaídas para su reutilización en la próxima salida.


A. Price

A. Price

Pilot Press

A. Price

A finales de 1944 apareció una nueva arma en los cielos de Europa: el primer bombardero a reacción del mundo, tripulado por los pilotos de la *Kampfgeschwader* 76.

En agosto de 1944, los veteranos pilotos del Tercer *Gruppe* de la *Kampfgeschwader* 76 (KG 76), una de las unidades de bombardeo más experimentadas de la *Luftwaffe*, tomaron posesión del primer avión de bombardeo a reacción de la historia aeronáutica. Sólo unos pocos meses antes había entrado en servicio operacional el nuevo interceptador a reacción alemán Messerschmitt Me 262, y en julio la *Kampfgeschwader* 51 había iniciado misiones operacionales de ataque al suelo sobre Francia con Me 262 modificados. Sin embargo, el arma que ahora se le entregaba al Tercer *Gruppe* estaba fabricada específicamente para las misiones de bombardeo a gran velocidad.

El nuevo bombardero era el Arado Ar 234 Blitz (relámpago). En agosto el *gruppe* recibió tres aparatos y comenzó a trabajar con ellos en los talleres de Arado en el aeródromo de Alt Lönnewitz. El entrenamiento de los nuevos pilotos lo llevaron a cabo miembros de la KG 76 que habían realizado un cursillo de conversión al Arado 234 en el establecimiento de pruebas de vuelo de Rechlin, y el personal de tierra fue enviado a las líneas de producción y observó cómo los bombarderos eran preparados para los vuelos de prueba con la finalidad de obtener experiencia de la nueva tecnología del aparato.

El *reichsmarschall* Göring ordenó que la KG 76 pusiese en acción el Arado 234 lo antes posible

El 1 de setiembre el Tercer *Gruppe* (que comprendía a los *staffeln* n.os 7, 8 y 9) se trasladó a Burg, cerca de Magdeburgo, para proseguir allí el entrenamiento. A finales de ese mismo mes la unidad poseía ya siete bombardeos. El *reichbmarschall* Göring ordenó que la KG 76 entrara en acción con los Arado Ar 234 tan pronto como fuera posible, pero la necesidad de modificar al aparato cuando ya había salido de la línea de producción ralentizó las entregas. Por ello, más que esperar que todo el *gruppe* fuera requipado por completo, se decidió concentrarse en poner en activo uno de los *staffeln* enseguida. A mediados de diciembre el 9.° *Staffel* había recibido toda su dotación de dieciséis Ar 234 y se le declaró listo para el combate.

Por aquella época no cabían dudas sobre la excepcional calidad del Tercer *Gruppe* de la *Kampfgeschwader* 76. El jefe del *gruppe*, el comandante Hans-Georg Bätcher, era uno de los pilotos de bombardeo alemanes más famosos; ostentaba la Cruz de Caballero con las Hojas de Roble, una de las condecoraciones más altas de la nación, y tenía en su haber unas 650 misiones operacionales. El *hauptmann* (capitán) Diether Lukesch, jefe del 9.° *Staffel*, también poseía la Cruz de Caballero con Hojas de Roble y había realizado un total de 372 misiones; cinco de los pilotos de la unidad superaban las 100 misiones y ninguno de ellos había volado menos de diez; cada piloto había ganado ya su Cruz de Hierro.

El 17 de diciembre el 9.° *Staffel* comenzó a trasladarse a su base operacional de Handorf, cerca de Münster, en Alemania Occidental, con diez bombarderos a reacción ya plenamente modificados. El 21 de diciembre se había completado el traslado y el *staffel* se preparó para entrar en acción en apoyo de las

tropas alemanas que se hallaban involucradas en la última ofensiva de Hitler, la batalla de las Ardenas.

Durante los dos días siguientes el mal tiempo evitó su puesta de largo, pero la plana mayor del 9.º *Staffel* aprovechó para poner a punto todos los aparatos disponibles para cuando el tiempo aclarase, y se mejoraron la organización terrestre y los servicios técnicos de la nueva base.

La primera misión operacional del nuevo bombardero se realizó al día siguiente, vísperas de Navidad. A las 10,14 horas, Lukesch encabezó una fuerza de nueve bombarderos desde Handorf, cada uno armado con una sola bomba de 500 kg bajo el fuselaje. Sus objetivos fueron un nudo ferroviario y un complejo industrial en Lieja. Una vez en el aire, los bombarderos ascendieron a 4 000 m y, sin nada que temer de los cazas enemigos mientras se mantuvieran a gran velocidad, volaron en línea sin intentar formar. Treinta y cinco minutos después del despegue comenzaron el ataque mediante picados en solitario en los que se lanzaron las bombas desde una altitud de unos 2 000 m. Tras ello, los pilotos se recuperaron y se dirigieron hacia Handorf sin intentar conseguir una mayor altitud. Los pilotos alemanes observaron la presencia de patrullas defensivas de Spitfire y P-47 Thunderbolt en el área del objetivo, pero nadie hizo intentos serios de interceptar a los bombarderos a reacción. Lukesch, cuando se alejaba del blanco, pasó muy cerca de un Spitfire que se le interpuso en su camino. El piloto británico, que no tenía forma de saber que la única arma a bordo del avión alemán era la pistola del piloto, viró apresuradamente y picó para alejarse del Arado. Todos los bombarderos a reacción regresaron a Handorf y aterrizaron sin problemas, a excepción del pilotado por el sargento Winguth, que sufrió daños menores cuando su tren se averió durante el aterrizaje.

Durante una operación similar aquella misma tarde, Lukesch mandó una formación de ocho Arado que atacó el mismo objetivo y, de nuevo, todos los bombarderos volvieron sanos y salvos. Aquel anochecer los seis Arados restantes del *staffel* llegaron des-

Derecha: Aunque la KG 76 utilizó el Arado 234 principalmente como bombardero a reacción, también lo empleó en vuelos de reconocimiento. En la fotografía, extracción del cargador de película de la parte posterior del fuselaje tras una misión de reconocimiento fotográfico. Abajo: Un Arado toma tierra. Abajo, izquierda: Oficiales de estado mayor discuten sobre una misión con el comandante Bätcher (segundo por la derecha) y el capitán Diether Lukesch (derecha).



Pilot Press



A. Price



Derecha: El bombardero a reacción Arado 234B-2.


A. Price

de Burg, una vez que se les completaron todas las modificaciones para convertirlos en operacionales.

El 26 de diciembre el 9.º *Staffel* realizó otros dos ataques contra las tropas norteamericanas situadas cerca de Bastogne. Las operaciones continuaron a un ritmo similar durante los días siguientes, siempre que lo permitió el tiempo. Aunque los bombarderos a reacción llevaban visores tacométricos Lotfe, que permitía a los pilotos apuntar durante el vuelo horizontal a gran altitud, Diether Lukesch no prefería esta forma de ataque y nunca la usó durante una misión operacional. Lukesch contaría posteriormente:

"Durante un ataque de este tipo el piloto no podía ver qué sucedía a su espalda y había una preocupación continua sobre si podía ser sorprendido por un caza enemigo; un caza que se lanzara en picado 1 000 ó 2 000 m por encima nuestro podía alcanzar fácilmente nuestra velocidad, especialmente si nosotros llevabamos bombas. Asimismo, volar en línea recta durante tanto tiempo podría facilitarle las cosas a la antiaérea enemiga. La única justificación para el ataque a gran altitud podría haber sido la de conseguir un alcance adicional, pero los objetivos que bombardeábamos estaban todos lo suficientemente cerca de nuestras bases como para llegar hasta ellos a una altitud media."

Durante las primeras horas de la mañana del 1 de enero de 1945, Diether Lukesch encabezó la primera misión de bombardeo nocturno a reacción de la historia, aunque las bombas estaban destinadas a engañar al enemigo y el daño que causaron fue mínimo. La fuerza, compuesta por cuatro aparatos, despegó de Handorf y ascendió a gran altitud para luego cubrir una ruta circular sobre Rotterdam, Amberes, Bruselas, Lieja y regresar a su base. La tarea de los pilotos era la de realizar un reconocimiento atmosférico sobre Bélgica y los Países Bajos en preparación de la operación *"Bodenplatte"*, un ataque en masa sobre los aeródromos aliados en ambos países y que la *Luftwaffe* tenía previsto montar al amanecer.

Posteriormente, en la mañana del día de Año Nuevo, los restantes Arado del 9.º *Staffel* jugaron un papel más normal en la operación *"Bodenplatte"*, cuando el *oberleutnant* Artur Stark mandó un grupo de seis bombarderos a reacción en un ataque sobre el aeródromo de Gilze Rijen, en los Países Bajos, que era utilizado por la *Royal Air Force*.

Durante el resto de enero el tiempo invernal impuso una ralentización de las operaciones aéreas y el *staffel* sólo pudo montar cuatro ataques diurnos después de la operación *"Bodenplatte"*: el día 2 contra Lieja; el 14 contra Bastogne; el 20 contra Amberes y el 24 Diether Lukesch mandó una fuerza de cuatro reactores contra las instalaciones portuarias de Amberes y en las que consiguió causar graves daños.

EL ARADO 234

Concebido originalmente como reactor de reconocimiento monoplaza de gran velocidad, el diseño del Arado 234 se inició en 1941. El prototipo realizó su primer vuelo en junio de 1943, cuando la producción ya iba muy avanzada en un lote inicial de 20 aviones de reconocimiento Arado 234. El nuevo reactor atrajo inmediatamente la atención del coronel Dieter Peltz, inspector de bombardero de la *Luftwaffe*, y a sus instancias se construyó una versión de bombardeo y se ordenó su producción a gran escala en la planta de la compañía en Alt Lönnewitz, en Sajonia. El diseño del Ar 234 B-2 *"Blitz"* se caracterizaba por dos motores a reacción Jumo 004 de 900 kg de empuje que proporcionaban al avión una velocidad máxima de 740 km/h cuando transportaba una bomba o racimo de ellas, de 500 kg, bajo el fuselaje, o bien dos bombas de 250 kg bajo los motores, lo que constituía normalmente su armamento. Algunos de los bombarderos estaban equipados con un elemento defensivo que consistía en dos cañones de 20 mm que disparaban hacia atrás desde unos montajes fijos en el fuselaje. Con un peso operacional normal de 9 450 kg, empleaba dos cohetes aceleradores para el despegue. Este bombardero a reacción se mantuvo en producción hasta marzo de 1945, cuando después de 210 unidades construidas, la aproximación de las fuerzas terrestres soviéticas obligó a la evacuación y destrucción de las fábricas Arado en Sajonia.

Entretanto, los *staffeln* 7.° y 8.° del III KG 76 ya habían comenzado sus trabajos para operar con el nuevo reactor en Briest, cerca de Berlín; en la tercera semana de enero estas unidades estuvieron listas para el combate, con lo que se otorgaba al Tercer *Gruppe* estatus de plena operatividad. En la mañana del 23 de enero, 18 Arado Ar 234 de los *staffeln* 7.° y 8.° dejaron Briest para trasladarse a su base operacional de Achmer, cerca de Osnabrück. En esta fase de la guerra la supremacía aérea aliada se había extendido literalmente a todos los rincones de Alemania, hecho que los pilotos de los bombarderos a reacción comprobarían con gran consternación. Mientras los Arado cubrían el circuito sobre su nueva base, antes de aterrizar en ella se vieron sorprendidos por los Spitfire de la 126.ª Ala canadiense. Los pilotos de los escuadrones 401.° y 411.° reclamaron posteriormente haber derribado tres "Messerschmitt Me 262" e inflingido daños a otros seis más, pero está claro que las víctimas fueron Arado Ar 234. Los archivos alemanes confirmaron que tres de los bombarderos a reacción fueron derribados mientras que otros dos aparatos quedaron seriamente averiados.

Durante febrero de 1945 la escasez de combustible en la *Luftwaffe* comenzó a aumentar y, a pesar de tener prioridad máxima, la *Kampfgeschwader* 76 tuvo restricciones que afectaron a sus operaciones. A partir de entonces se realizaron cada vez menos ataques, aunque los efectivos aumentaron gracias a nuevas entregas. El 8 de febrero, la unidad realizó un ataque con siete bombarderos sobre objetivos cercanos a Bruselas; el día 16 se realizaron dos ataques, cada uno con 16 bombarderos, sobre posiciones de las tropas aliadas en las cercanías de Cleve; el 21 el *gruppe* montó el que sería su día con un mayor número de salidas. Esa mañana, 21 Arado atacaron a las fuerzas británicas que avanzaban en el área de Cleve y, por la tarde, una fuerza de 16 aparatos atacó objetivos en la misma área. Al día siguiente el Tercer *Gruppe* realizó 23 salidas contra las tropas británicas en las cercanías de Aachen.

Se vieron envueltos en un combate aéreo a gran velocidad y cuatro de ellos fueron derribados

El 25 de febrero el *gruppe* realizó otras 18 salidas contra las fuerzas británicas estacionadas en Aachen. Un par de Tempest interceptaron uno de los bombarderos a reacción cerca del objetivo y les inflingieron daños, aunque el Arado consiguió regresar a su base. Al mismo tiempo, mientras se aproximaba a Achmer, una pareja de Mustang del 364.° Grupo de Caza se lanzó sobre otro de los bombarderos y lo derribaron, matando al piloto.

El 7 de marzo las fuerzas norteamericanas cruzaban el último obstáculo natural que defendía Alemania por el oeste al capturar el puente Ludendorff sobre el Rin, en Remagen. Göring señaló el puente como un objetivo de la más alta prioridad, pero durante una semana los ataques aéreos sobre el puente se vieron obstaculizados por nubes bajas y los intentos de la KG 76 resultaron infructuosos. Sin embargo, el 14 de marzo las nubes dieron paso al cielo despejado, que pronto se llenaría de cazas aliados que patrullaban las áreas cercanas a Achmer y Remagen. Cuando once Arado intentaron atacar el puente se vieron involucrados en un combate aéreo a gran velocidad y cuatro de ellos fueron derribados. Diez días después de su captura, el puente terminó por derrumbarse, aunque para entonces la cabeza de puente aliada en la orilla oriental del Rin estaba ya bien establecida y nada podía evitar el flujo del tráfico aliado hacia el corazón de Alemania.

Tras los ataques al puente de Remagen, el Tercer *Gruppe* reasumió sus habituales ataques contra las concentraciones de tropas enemigas y los convoyes de vehículos siempre que lo permitió el tiempo. Pero ahora, con las fuerzas terrestres aliadas hacia el interior de Alemania tanto por el este como por el oeste, las unidades de vuelo supervivientes de la *Luftwaffe* tuvieron que comenzar a trasladarse frecuentemente de base en base para evitar su captura, por lo que los aparatos acabaron apiñados en los escasos aeródromos que aún quedaban en poder alemán. A comienzos de abril, el *gruppe* se trasladó a Kaltenkirchen, cerca de Hamburgo, para operar desde allí.

La unidad efectuó varios ataques en apoyo de las fuerzas alemanas que combatían para defender la capital

Cuando los Aliados identificaron las bases que eran utilizadas por los reactores alemanes, éstas fueron sometidas a ataques aéreos y el 7 de abril le llegó la hora a Kaltenkirchen. Una fuerza de 143 cuatrimotores B-17 de la Octava Fuerza Aérea del Ejército de EE UU bombardeó el aeródromo y causó centenares de cráteres. No obstante, se comenzaron las obras de reparación inmediatamente y dos días más tarde la base estaba de nuevo en funcionamiento y los Arado recomenzaron sus operaciones.

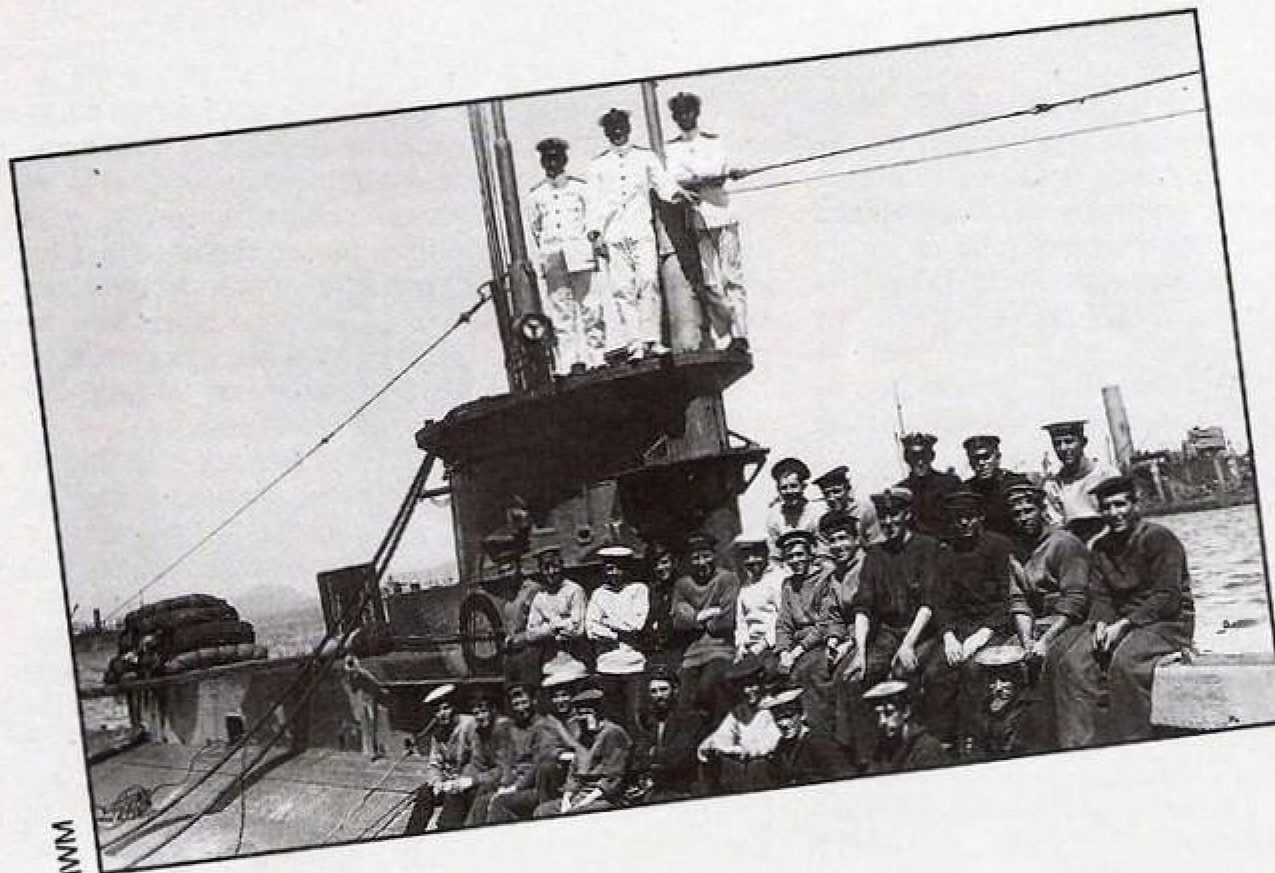
El 20 de abril –irónicamente día del cumpleaños de Adolf Hitler– llegó una indicación aún más clara para los pilotos de la KG 76 de que el colapso del poderío militar alemán era inminente. Esa mañana la unidad recibió órdenes de atacar a las tropas soviéticas que se acercaban por el sur a Berlín. Los Arado Ar 234 de Kaltenkirchen estaban por entonces a distancia de ataque tanto desde el frente oriental como desde el occidental. Durante los días que siguieron la unidad llevó a cabo varias salidas en apoyo de las fuerzas alemanas que luchaban por defender la capital. La última operación que se recuerda que efectuara la KG 76 fue la de la tarde del 3 de mayo, cuando el *feldwebel* Drews del 8.° *Staffel* atacó a tropas enemigas cerca de Bremerhaven.

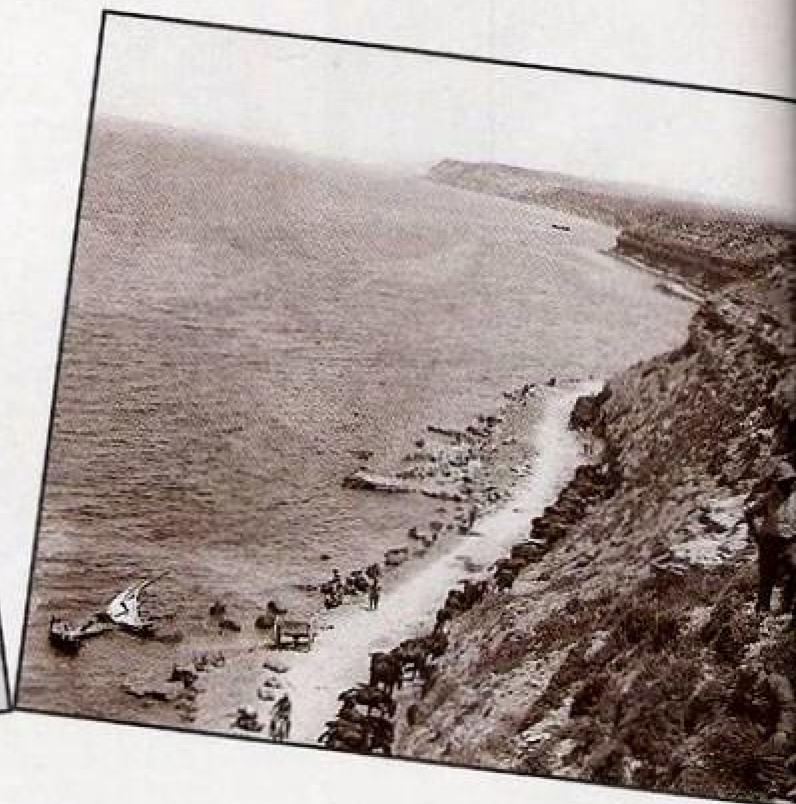
Cuando se anunció el cese del fuego el 8 de mayo, los bombarderos a reacción supervivientes de la *Kampfgeschwader* 76 se hallaban en los aeródromos de Schleswig, Leck y Hennstedt en Schleswig-Holstein. Según los términos del Armisticio se ordenó que los aviones permaneciesen en tierra y al día siguiente la propia unidad se rindió formalmente a las tropas británicas que cercaban el área.

Durante el tiempo en el que operó con los Arado Ar 234, el Tercer *Gruppe* de la *Kampfgeschwader* 76 tuvo a algunos de los mejores pilotos de bombarderos de la *Luftwaffe* y fue equipado con el tipo de bombardero más avanzado del mundo. Sin embargo, incluso en el día más activo el *gruppe* sólo pudo realizar 37 salidas con sus bombarderos a reacción y lanzó unas 18 toneladas de bombas sobre objetivos designados, mientras que por esas mismas fechas las gigantescas fuerzas de bombarderos tácticos y estratégicos británicos y norteamericanos lanzaban más de veinte veces más esa cantidad contra más de diez blancos distintos cada día.

Izquierda: Rebasado por el Tercer Ejército norteamericano en abril de 1945, el aeródromo de Manching, en Baviera, quedó cubierto de restos de aviones de la *Luftwaffe*, entre ellos dos Junker Ju 88, un entrenador Bücker Bü 181D Bestmann y un Arado Ar 234B. Izquierda, arriba: La tecnología del bombardero a reacción fue de gran interés para los Aliados; esta fotografía pertenece a la evaluación de un Ar 234 capturado y pintado con los colores de la RAF.

RHL





En mayo de 1915 el submarino británico *E11* salvó los peligros de los Dardanelos y efectuó una intrépida incursión en el puerto de Constantinopla.

En las primeras horas del 19 de mayo de 1915, el submarino británico *E11* zarpó del puerto de Kefalo Burun para iniciar su peligrosa misión: atravesar el canal de los Dardanelos hacia el mar de Mármara, donde interceptaría los buques de abastecimiento de las fuerzas turcas en la península de Gallípoli. De pie en la torreta, el capitán de corbeta Martin Nasmith escudriñaba en la oscuridad mientras el *E11* entraba en los Dardanelos, que separaban la península de Gallípoli, por la amura de babor, de la Turquía asiática, a estribor. Mientras el tiro nocturno de la artillería encendía el cielo sobre el cabo de Helles, los reflectores turcos iluminaban a intervalos regulares el estrecho canal: era hora de sumergirse.

Nasmith dio la orden de inmersión y, bajo él, los tripulantes entraron en acción: las escotillas y ventilaciones se cerraron, se conectaron los ventiladores de aire y se abrieron los embragues de los dos motores diesel, desconectándolos del eje de la hélice. Mientras Nasmith echaba un último vistazo alrededor, se apagaron los diesel y se prepararon los motores eléctricos. Al abandonar la torreta, Nasmith cerró la escotilla y descendió hasta la sala de operaciones, en donde se reunió con sus dos oficiales, los tenientes de navío D'Oyly Hughes y Brown. Se dio orden de inundar los tanques de lastre principales y, mientras entraba en ellos el agua, la proa del *E11* se inclinó hacia abajo y el buque se sumergió paulatinamente para estabilizarse a una cota periscópica de 10 m.

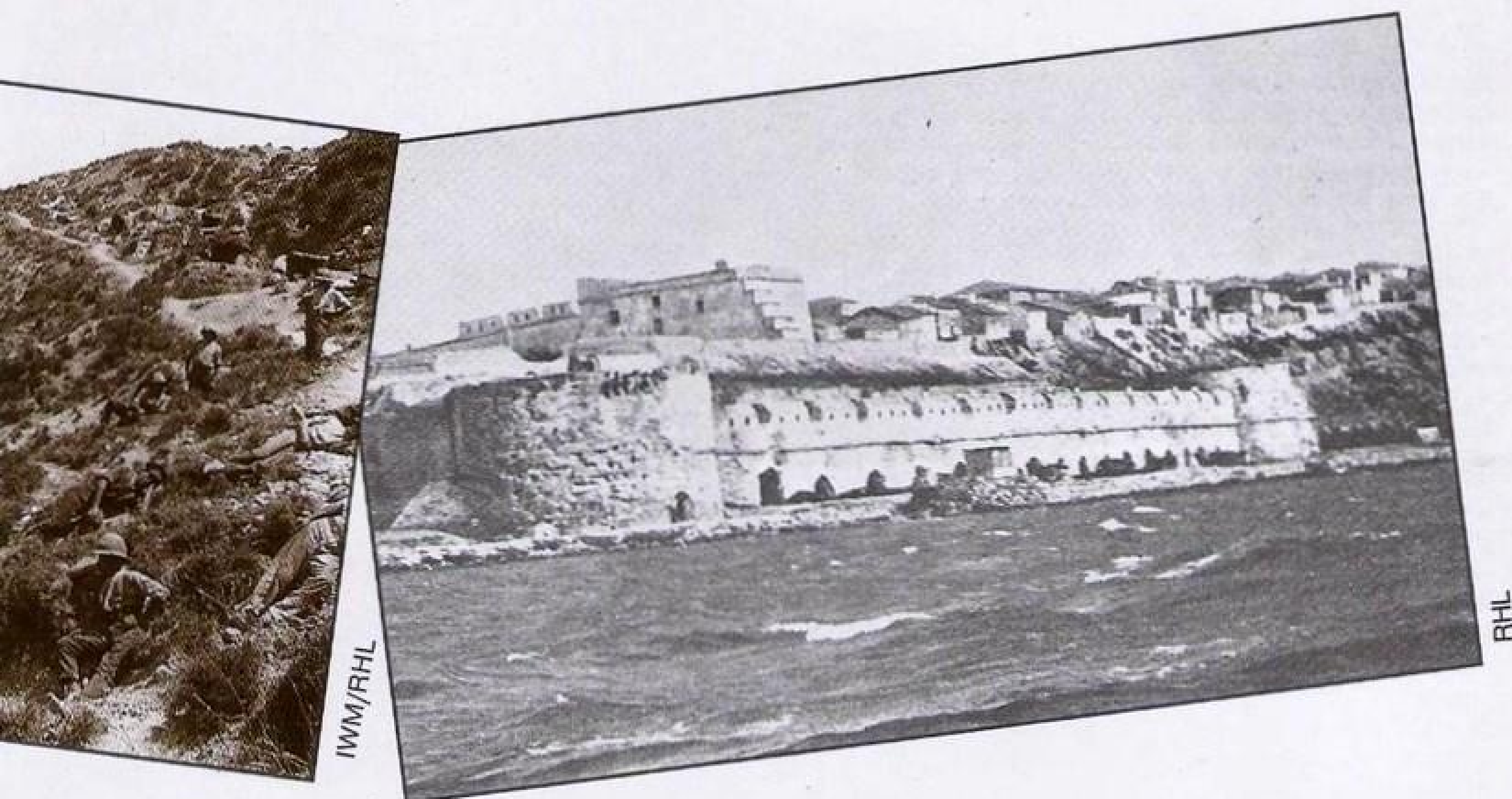
Una vez sumergido, el *E11* comenzó a sortear la mortal ruta de obstáculos formada por minas, redes antisubmarinos, patrulleras y destructores turcos. El submarino se enfrentó también a los peligros naturales de las corrientes cruzadas, que amenazaban constantemente con desviar la embarcación, y una multitud de bajíos y bancos de arena apenas reflejados en los mapas. Además, si descubrían al submarino los turcos dispararían sobre él con numerosas baterías de todos los calibres y a la luz de reflectores cuidadosamente emplazados.

A pesar de estos peligros, el submarino *E11* puso proa a los Dardanelos a una velocidad sostenida de unos tres nudos para conservar las baterías de los motores eléctricos y rodeó el cabo de Nagara a las 05,30 horas. Comenzó a amanecer y, cuando la claridad aumentó, los observadores turcos avistaron la estela delatora del periscopio del *E11* y los proyectiles comenzaron a caer en torno al submarino, lo que forzó a Nasmith a sumergirse a una cota más segura, de unos 20 m. Se echó otro vistazo por el periscopio y Nasmith mantuvo al *E11* muy por debajo del nivel del mar durante el largo pero relativamente seguro camino que iba desde el final del estrecho hasta la ciudad de Gallípoli, donde los Dardanelos se ensanchaban hacia el mar de Mármara. A las 09,30 Nasmith subió a cota periscópica y pudo ver Gallípoli; rápidamente se sumergió de nuevo para pasar por debajo del campo de minas colocado junto a la ciudad.

Después de más de ocho horas de inmersión, las baterías comenzaron a agotarse y las condiciones de la tripulación empeoraban por momentos al viciarse el aire. A fin de conservar el oxígeno, aquellos que no

Superior, izquierda: La dotación del *E11*, fotografiada en su base de Kefalo Burun, en el mar Egeo. Durante la campaña aliada en la península de Gallípoli, el *E11* y sus submarinos gemelos de la clase "E" tuvieron muchas oportunidades de destruir los buques turcos que llevaban refuerzos y abastecimientos a la línea defensiva turca en la península. Sin embargo, a pesar de sus esfuerzos, los turcos consiguieron contener a la fuerza invasora británica en la escarpada franja costera de la península (arriba). Arriba, derecha: Los turcos levantaron las fortificaciones y baterías pesadas de Seddulbahir, en la entrada de los Dardanelos, para impedir las incursiones navales enemigas en el mar de Mármara. Abajo: Un submarino británico clase "E" en busca de mercantes turcos.




IWM/RHL

RHL

trabajaban, dormían o descansaban; la condensación del aire aumentaba rápidamente, se humedecían las paredes de acero del casco y empapaba a los hombres, bañados en sudor. Mientras avanzaba la mañana, un vaho gris comenzó a salir de las bombas de sentina y llenó todo el buque de una especie de neblina. Aunque los turcos habían avistado al *E11* en el estrecho, Nasmith estaba decidido a entrar en el mar de Mármara sin ser visto y aguantó sumergido hasta las 11,30, cuando el periscopio de observación reveló que ya estaban en el mar. Sin embargo, cualquier movimiento delataría su posición y, con las baterías casi agotadas, el *E11* marchó a duras penas hacia aguas poco profundas para descansar en el fondo a una cota de 25 m hasta el anochecer.

Se abrió la escotilla principal y el aire entró en el *E11* con un silbido molesto para los tímpanos

Mientras oscurecía, Nasmith se preparó para emerger. Los pálidos tripulantes tenían ya problemas respiratorios y el aire estaba tan viciado que ni siquiera hubiera podido encenderse una cerilla. A las 21,00 se dio orden de vaciar los lastres y conseguir flotabilidad positiva. El submarino ascendió lentamente para que sólo asomase en la superficie la torreta. Se abrió la escotilla principal y el aire entró en el *E11* con un silbido molesto para los tímpanos, pero que alivió a la sufrida tripulación. Una vez en el puente, los oficiales del submarino comprobaron su posición con respecto a las colinas bajas que rodeaban el mar y que eran visibles por la luz de la luna. Mientras los hombres se recuperaban, se recargaron las baterías y se envió un mensaje por radio al destructor HMS *Jed*, situado en el golfo de Saros, al otro lado de la península de Gallípoli, para informar sobre la llegada a salvo del *E11*. Sin embargo, un fallo en los aparatos impidió el contacto y ello duró varios días.

A las 04,00 horas del 20 de mayo las baterías estaban totalmente cargadas y el *E11* partió en dirección este hacia el mar de Mármara. Las fuerzas turcas en Gallípoli se apoyaban principalmente en el abastecimiento por mar, pues las carreteras y ferrocarriles eran inadecuados. Mediante el corte de la ruta marítima se esperaba que los turcos tuviesen serios problemas para mantener convenientemente a sus fuerzas. El mar de Mármara tiene una forma más o menos romboidal, con una longitud de 180 km pero menos de 80 km de anchura, una zona lo suficientemente grande para que un submarino pueda moverse a placer.

Conscientes de que un sumergible había atravesado las barreras de los Dardanelos, las autoridades turcas limitaron el tráfico marítimo y se enviaron cañoneras y destructores para rastrearlo. De este modo, sólo con su mera presencia, el *E11* ya trastor-

LA GESTA DEL *E11*

LA CAMPAÑA DE LOS DARDANELOS

La decisión turca de unirse a las potencias centrales (Alemania y Austria-Hungría) en octubre de 1914, causó una inmediata preocupación a los británicos, pues el estratégicamente vital canal de Suez quedaba ahora bajo la amenaza directa de las fuerzas turcas en Palestina. En vez de limitarse a defender el canal, se decidió hacer la guerra a los turcos mediante un ataque directo sobre la propia Constantinopla. En enero de 1915 los británicos propusieron un plan para efectuar una operación naval para forzar los Dardanelos y capturar la península de Gallípoli antes de atacar la capital turca. Sin embargo, el plan se ejecutó de modo decepcionante, con una serie de bombardeos lejanos que sólo consiguieron alertar a los turcos sobre el peligro de un inminente ataque aliado. En consecuencia, los turcos reforzaron sus defensas y, cuando se realizaron los desembarcos aliados el 25 de abril de 1915, éstos no pasaron de la playa. Ambos bandos reforzaron sus tropas en la península, pero el único resultado fue el aumento de bajas y un nuevo frente de trincheras. La actividad submarina de los Aliados en el mar de Mármara y la retirada alemana de los Dardanelos disminuyeron las actividades navales convencionales e impusieron nuevas fatigas a las fuerzas terrestres. En noviembre de 1915, los comandantes aliados empezaron a darse cuenta de que el plan nunca tendría éxito y que un avance desde las cabezas de playa en Gallípoli era imposible. La desastrosa campaña llegó a su fin durante diciembre y enero, cuando se evacuaron las tropas que quedaban.

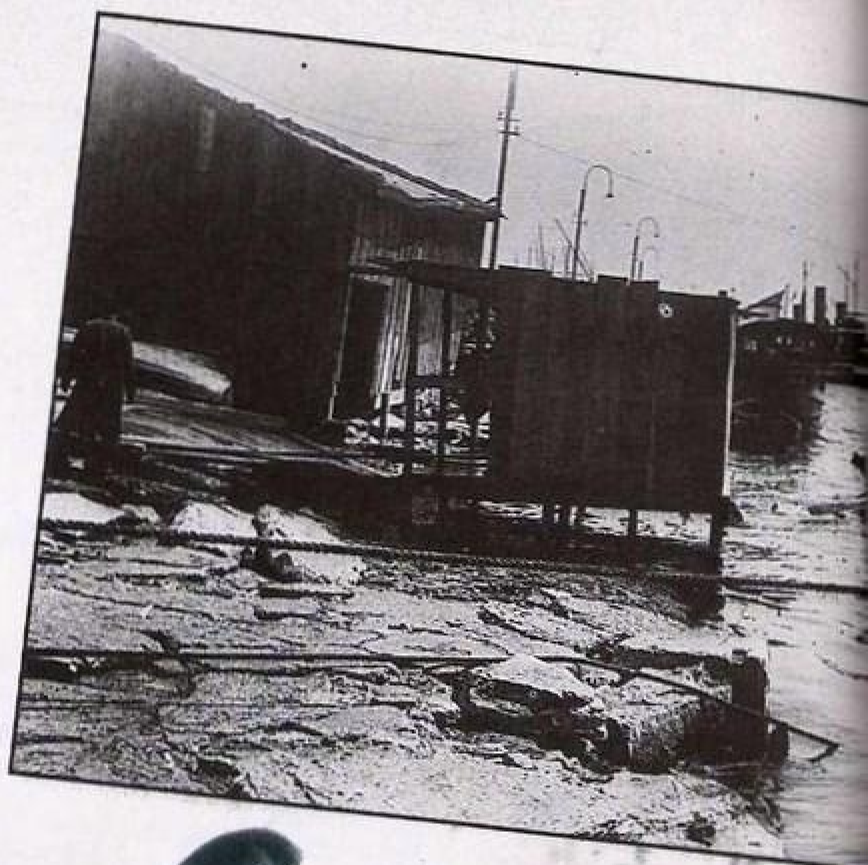


Orbis

ALMIRANTE SIR MARTIN NASMITH

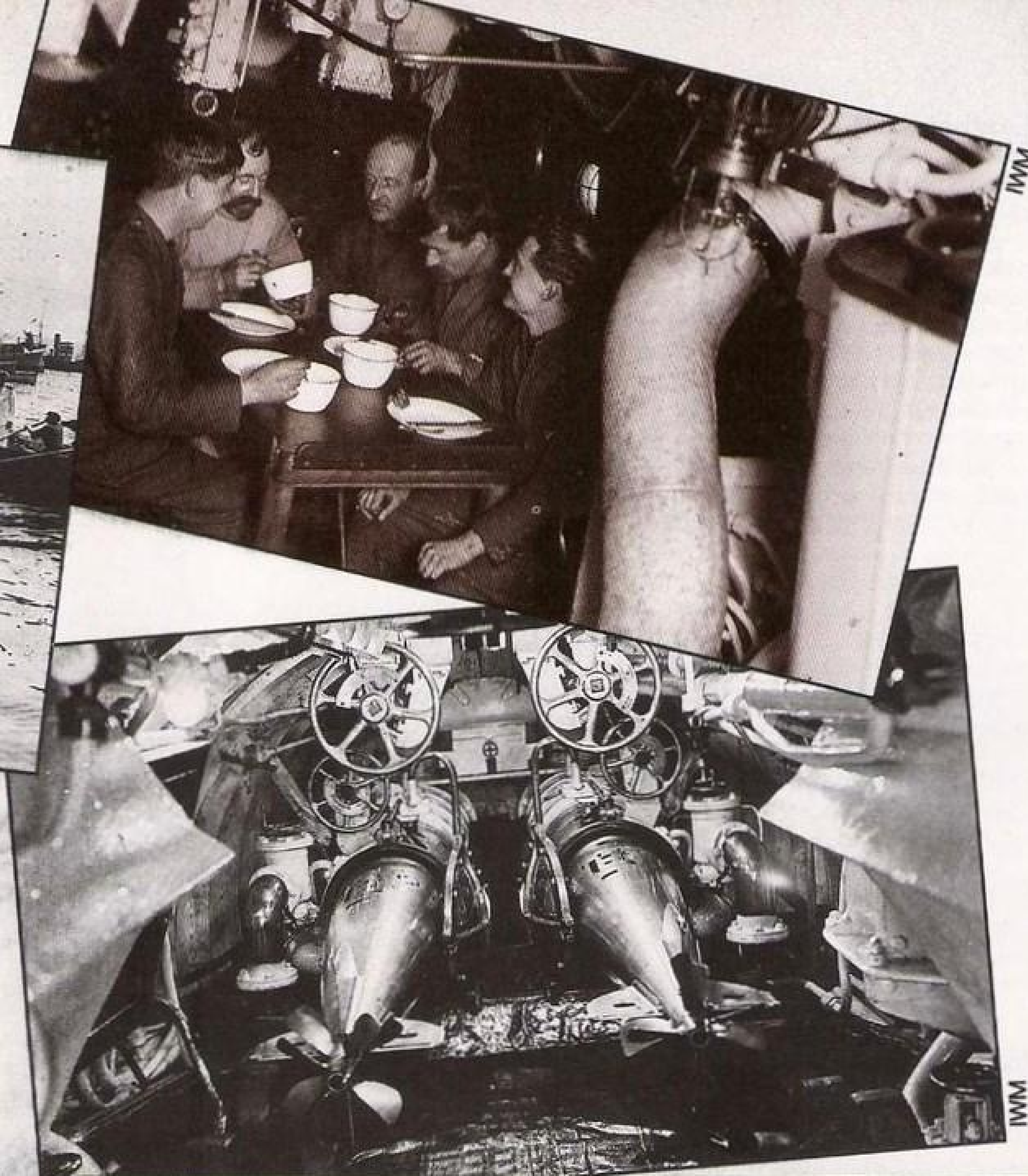
Nacido en 1883, Nasmith se enroló en la *Royal Navy* a la edad de 13 años y, tras su ascenso a teniente de navío, se ofreció voluntario para misiones en la nueva arma de submarinos. En los años anteriores al comienzo de la guerra de 1914, Nasmith se convirtió en un experto en el campo de la guerra submarina, llegó a ser instructor jefe en tácticas submarinas y, una vez declarada la guerra, se le asignó el mando del *E11*. Después de algunos pequeños contratiempos en 1914 (incluido el fracaso de octubre al intentar sortear el Kattegat y entrar en el Báltico), Nasmith fue enviado al Mediterráneo para operar en apoyo de los desembarcos de Gallípoli. En su primera patrulla consiguió abrir una brecha en los Dardanelos y pasó unas dos semanas en el mar de Mármara, donde acosó y destruyó buques turcos. Al éxito de esta patrulla siguieron otras en las que el *E11* hundió una gran cantidad de buques turcos, incluido el acorazado *Heireddin Barbarossa*. Después de la última patrulla, Nasmith fue condecorado con la Cruz Victoria por el coraje e iniciativa demostrados durante el mando del *E11*, con el que operó en condiciones de gran dificultad y peligro. Siguió el ascenso a capitán de navío y, después de la guerra, Nasmith pasó por varios destinos hasta alcanzar el empleo de almirante y convertirse en Segundo Lord del Mar. Durante la Segunda Guerra Mundial Nasmith fue comandante en jefe de los Accesos Occidentales. Nasmith fue muy respetado en toda la *Royal Navy* como oficial de gran integridad, valiente y modesto.

Abajo: Unos tripulantes practican el tiro con el cañón de cubierta de su submarino. Cuando llegaron de Gran Bretaña los submarinos clase "E", no tenían armamento de cubierta y pronto se descubrió que ello constituía una seria limitación en el potencial destructivo de las operaciones en el mar de Mármara. Muchos de los buques de carga turcos eran demasiado pequeños para malgastar uno solo de los 10 torpedos del submarino y solían escapar ilesos hasta la introducción de los cañones de 12 libras. Derecha: Tras vagar a toda velocidad por el puerto de Constantinopla, el primero de los torpedos del *E11* se estrelló finalmente contra el rompeolas y destrozó un muelle. Sin embargo, fue el hundimiento de un gran mercante anclado en el corazón de la capital turca a manos del *E11* lo que dio a Gran Bretaña su tan necesaria victoria propagandística. Extremo derecho, arriba: Algunos suboficiales disfrutan de una comida en el confinado interior de un submarino de la clase "E" mientras que (abajo) los torpedos relucen en los tubos de proa.



IWM

IWM



naba el flujo de suministros a Gallípoli. Pero ello no era suficiente para un comandante como Nasmith, quien decidió buscar víctimas adecuadas. Los torpedos del *E11* eran demasiado valiosos para desperdiciarlos en buques pequeños, y lo que se hacía era detenerlos en superficie e inspeccionar sus cargas en busca de contranbando; así se reservaban los torpedos para buques de guerra o grandes mercantes.

Mientras se registraba un buque menor el 23 de mayo, uno de los serviolas del *E11* avistó una torpedera a varias millas de distancia. Con gran rapidez, el submarino se sumergió a cota periscópica y avanzó hacia la cañonera, se inundaron los tubos de proa y se prepararon los torpedos. La cañonera era ajena a la presencia del submarino y ofrecía un blanco perfecto. El *E11* se aproximó a 500 m del buque turco antes de que Nasmith diese orden de disparar el tubo de proa de estribor. Mientras el comandante se permitía el lujo de observar la carrera del torpedo hacia la cañonera, la tripulación esperó pacientemente hasta que, 30 segundos después, se escuchó una fuerte explosión. Un estallido de júbilo invadió el *E11* al celebrar el blanco. El torpedo había hecho impacto perpendicularmente en mitad del navío, que se escoró a estribor antes de hundirse lentamente. El *E11* había entrado en acción después de nueve meses de guerra y, por ello, la moral de la tripulación creció. Cuando Nasmith entró en la sala de guardia, Brown y D'Oyly le ofrecieron una botella de cerveza y un puro; tras sorprenderse unos momentos, recordó la promesa que había hecho durante una frustrante patrulla el año anterior: no beber ni fumar hasta que hundiese un buque de guerra enemigo.

A esta primera acción siguieron más éxitos. Se interceptó al carguero *Nagara*, que transportaba munición de artillería, y se le envió a pique después de



El 25 de abril de 1915, los Aliados desembarcaron sus fuerzas en la península de Gallípoli, en Turquía. Los contingentes británicos, franceses y del ANZAC se abrieron paso, pero las fuerzas turcas opusieron una resistencia cada vez más feroz y, el 4 de junio, los Aliados tuvieron que abandonar.

De mayo en adelante los Aliados llevaron a cabo una campaña submarina muy fructífera en el mar de Mármara, en la que dislocaron las comunicaciones marítimas turcas y bombardearon ferrocarriles e instalaciones costeras.





que su tripulación montase en los botes salvavidas. Se dio caza a un segundo buque, muy cargado, en el puerto de Rodosto y se le torpedeó por estribor desde una distancia de 1 000 m; la enorme explosión que siguió al impacto del torpedo indicó que también transportaba munición. Otro buque se vio obligado a encallar para evitar ser hundido. Nasmith empezó a buscar después al este, hacia Constantinopla (Estambul), entonces capital de Turquía. Si el *E11* pudiese introducirse en el puerto y hundir allí algún buque de tamaño razonable la victoria propagandística conseguida sería enorme. Constituiría una seria demostración a Turquía (y al mundo) de que ni siquiera su capital estaba a salvo de un ataque.

El 25 de mayo, por la mañana temprano, el *E11* enfiló el puerto de Constantinopla, la gran ciudad amurallada, que era visible a través de la neblina matinal por la amura de babor. Se adoptaron todas las medidas posibles para evitar la detección y Nasmith mandó avanzar lentamente hacia el norte, al Bósforo, el canal que conecta el mar Negro con el de Mármara. Sin embargo, la entrada del *E11* no estuvo exenta de incidentes, según recordó Nasmith.

"Nuestras maniobras eran bastante difíciles a causa de las mareas cruzadas, el barro y las corrientes pero, sobre todo, a causa de un maldito pescador imbécil que no dejaba de intentar agarrar el extremo superior del periscopio cada vez que lo izaba para echar un vistazo. No creo que tuviese ni idea de lo que era pero, para librarme de él, le permití que lo asiera fuertemente. Entonces ordené: 'Abajo el periscopio, rápido' y casi hice volcar su bote. Cuando lo miré, un minuto después, tenía el rostro más asombrado y desconcertado que he visto en mi vida."

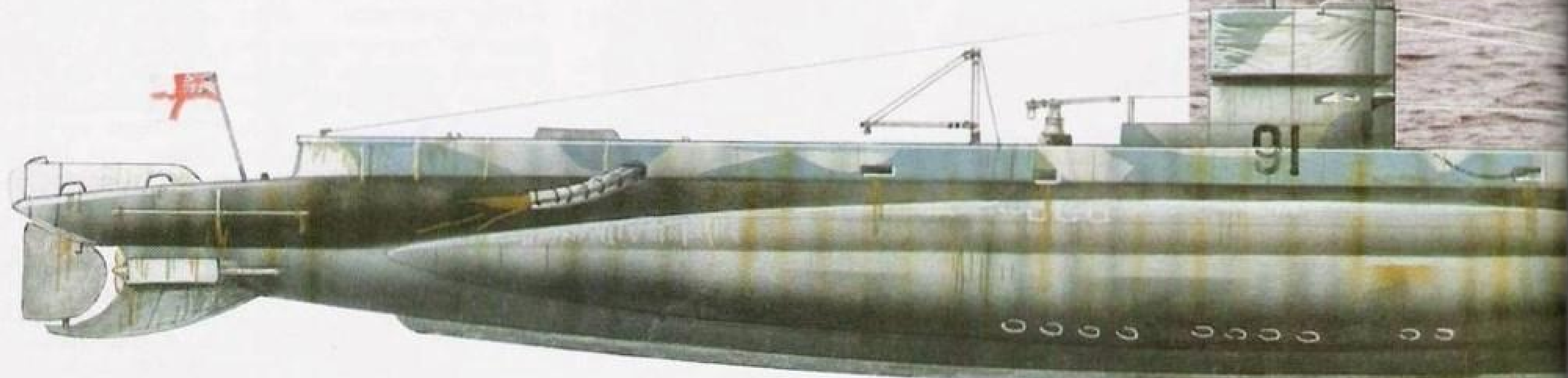
Finalmente se localizó un objetivo, un gran buque de transporte estacionado junto al arsenal de Topkhara. Se disparó un torpedo, pero un defecto en el giróscopo le hizo saltar fuera del agua y correr sin rumbo. Se preparó un segundo torpedo y se lanzó y, cuando Nasmith observaba el recorrido del arma hacia el transporte, vio, para su sorpresa y asombro, cómo el primer torpedo volvía haciendo eses hacia el *E11*. El submarino se sumergió rápidamente, justo a tiempo de dejar que el alocado torpedo continuase con su excéntrico curso de 47 nudos. En el puerto había un gran alboroto: el segundo torpedo dio en el blanco y el transporte comenzó a hundirse mientras las embarcaciones del puerto intentaban esquivar desesperadamente al primer torpedo, que hizo impacto finalmente contra el puente de Galata.

Los cañones turcos abrieron fuego en todas direcciones y algunos trozos de metralla alcanzaron el casco del *E11* mientras éste se sumergía lo más profundo posible para salir del puerto. Casi se produjo un desastre cuando chocó contra el fondo junto al cabo Leander, embarrancó en un banco de arena blando y después se vio atrapado por un cruce de corrientes que lo rechazó al tiempo que lo hacia girar sobre su eje. Finalmente, se recuperó el control del buque y, a una profundidad de 25 m, se puso proa al mar abierto.

Después de que la tripulación descansase y reparase los desperfectos del submarino, Nasmith inició la búsqueda de nuevos objetivos. El 28 de mayo se avistó un convoy en el que había un gran vapor que fue elegido como primera víctima. Tras pasar con cuidado bajo un destructor de escolta, el *E11* lanzó un torpedo a corta distancia que mandó el mercante al fondo en sólo un minuto a partir del impacto.

Ahora las reservas habían descendido y, con un solo torpedo a bordo, el *E11* tenía que elegir con cuidado su último objetivo. Nasmith esperaba sorprender al acorazado *Barbarossa*, del que se suponía estaba en los Dardanelos. La noche del 3 de junio, el *E11* sufrió un grave fallo en la transmisión y se dirigió a su base con la intención de conservar su último torpedo para el *Barbarossa* si podía encontrarlo. Éste no apareció, pero el último torpedo sirvió para hundir un buque de transporte.

El viaje de vuelta comenzó sin problemas; el *E11* rodeó el cabo Nagara antes de proceder a la inmersión bajo los campos de minas que cruzaban el estrecho. A la altura de Kilid Bahr, los timoneles empeza-





Abajo, derecha: La salida hacia el mar de Mármara en mayo de 1915 no fue el último episodio de la ilustre carrera del *E11* (debajo). En la fotografía es ovacionado por la tripulación del HMS *Grampus* tras haber hundido al acorazado turco *Barbarossa* el 8 de agosto de 1915. Abajo, izquierda: El periscopio del *E11* tras la incursión en el puerto de Constantinopla; sufrió el impacto de un proyectil de 6 libras procedente de una patrullera turca.

ron a tener problemas con el gobierno del buque. Tras subir a cota periscópica para ver el origen del problema (probablemente algún trozo de metal que obstaculizaba uno de los estabilizadores), Nasmith quedó horrorizado al ver que el *E11* arrastraba tras de sí una mina de seis antenas que se había enganchado en el casco de babor. Si alguna de las antenas golpeaba el casco, se rompería un tubo de cristal en su interior que derramaría ácido. Éste completaría el circuito necesario para detonar los 35 kg de alto explosivo alojados en el interior de la mina. Mientras la remolcaba tras de sí, el *E11* se abrió paso lentamente por debajo de los restantes campos de minas hasta que, por fin, pasó el cabo de Helles y salió de los Dardanelos. Lejos ya de las defensas turcas, Nasmith pudo librarse de la mina y, mientras enarbolaba la insignia blanca, salió a la superficie entre los vítores de las dotaciones de los buques de escolta británicos que esperaban su llegada.

La patrulla del *E11* fue un triunfo para los submarinos de la *Royal Navy* y acogida por las tropas terrestres como una de las pocas operaciones aliadas con éxito durante aquella, por lo demás, desastrosa campaña de los Dardanelos. El Primer Lord del Mar, Winston Churchill, no ahorró elogios al *E11* cuando escribió sobre la contribución del Arma de Submarinos durante la campaña: "Ninguna página en la historia naval de Gran Bretaña es más maravillosa que la que registra las proezas de sus submarinos en los Dardanelos."

IWM



SUBMARINOS CLASE "E"

El primer submarino oceánico de la clase "E" se completó en 1913 y se botaron unas 55 unidades durante los tres años siguientes. Los "E", un diseño de éxito, prestaron servicio en la mayoría de los escenarios de la Primera Guerra Mundial, como el mar del Norte, el Báltico y el Mediterráneo. Cuando se desplazaba en superficie, el submarino era propulsado por dos motores diesel (de ocho cilindros cada uno), mientras que dos eléctricos hacían que el submarino pudiera navegar bajo el agua hasta 120 km. El submarino tenía cinco tubos de lanzar y podía llevar 10 torpedos, una cantidad que se estimó inadecuada para las patrullas lejanas. Pero la limitación más seria era la falta de armamento de cubierta, pues un cañón era el medio más económico y eficaz contra un mercante desarmado, la principal víctima de la guerra submarina. Se realizaron varios intentos de rectificar esta limitación: se adaptaron cañones de 2 libras, y después de 12, para su empleo en submarinos y una de las unidades de la clase "E" se equipó incluso con un obús de 152 mm, una arma muy útil para el bombardeo costero. A raíz de la captura de un submarino minador alemán en 1915, se convirtieron seis submarinos británicos de la clase "E" en minadores. Equipados con tres tubos lanzatorpedos y 16 lanzaminas verticales, llevaban un total de 32 minas.

LA SSF

La Fuerza de Servicios Especiales, la mejor unidad de combate de Canadá, está entrenada y equipada para realizar operaciones en cualquier contexto.

La Fuerza de Servicios Especiales (SSF) de las Fuerzas Armadas canadienses es una formación sin par a nivel de brigada que permanece en alerta permanente y es capaz de protagonizar despliegues rápidos a los confines más remotos del mundo, pues está entrenada para operar en cualquier medio ambiente. A las ocho horas de recibir órdenes, la fuerza puede disponer de unos efectivos próximos a una compañía; a las doce horas puede estar en marcha el equivalente a un batallón y a las 72 horas toda la formación estaría dispuesta para el despliegue.

Con base en Petawawa, en Ontario, la Fuerza de Servicios Especiales tiene un área de entrenamiento de unos 350 kilómetros cuadrados a su disposición, que le proporciona un lugar ideal para que sus diver-



sos componentes practiquen y se adiestren en sus especialidades de combate. Aunque toda la Fuerza de Servicios Especiales sólo podría desplegarse en caso de conflicto real, su personal nunca está ocioso y se ha diseñado un cuidadoso programa de entrenamiento para producir soldados altamente eficientes y dedicados, capaces de alcanzar la idoneidad física. Los orígenes de la Fuerza de Servicios Especiales, tal y como sugiere su propio nombre, residen en el grupo de veteranos tanto norteamericanos como canadienses que pertenecieron a la 1.ª Fuerza de Servicios Especiales de la Segunda Guerra Mundial. La unidad se formó en 1942 y sus soldados realizaron las tareas que se les asignaron con tal distinción que se ganaron el apodo de la "Brigada del Diablo".

El principal motivo que subyace tras la formación de la Fuerza de Servicios Especiales en 1977 fue la necesidad de reforzar a las fuerzas de la OTAN y la ONU con una unidad capaz de despliegues lejanos casi instantáneamente. De acuerdo con esto, la SSF tiene encomendadas tres tareas fundamentales: la primera es la de apoyo a las operaciones de la OTAN en el flanco septentrional y central del Teatro Europeo. El flanco norte es de vital importancia estratégica para la defensa del occidente europeo y el Grupo de Brigada Transportable por Mar y Aire canadiense (CAST), que puede incluir elementos de la SSF, se haya en constante alerta, dispuesto para desplegarse en apoyo de la Fuerza Móvil del Comandante Aliado de la OTAN en Europa (Terrestre) en caso de guerra. Además, la SSF es capaz de reforzar al 4.º Grupo de Brigada Mecanizada canadiense, con base en Lahr, Alemania Occidental, en caso de que se produjera una ofensiva del Pacto de Varsovia. Sus responsabilidades podrían incluir probablemente el despliegue de tropas de patrulla de reconocimiento lejano (LRRP), que, junto a unidades del Servicio Aéreo Especial británico (SAS) y las *Fernspay* de Alemania Occidental, podrían operar detrás de las líneas enemigas y suministrar información sobre el potencial y despliegue del enemigo.

La segunda misión de la SSF se refiere a la defensa directa del territorio de Canadá y Estados Unidos ante cualquier tipo de amenaza, y la tercera función –como parte del destacamento canadiense en la fuerza de la ONU– obliga a la SSF a mantener un grupo equivalente a un batallón dispuesto para el despliegue inmediato a cualquier área del mundo en conflicto.

Además de llevar a cabo estas misiones fundamentales satisfactoriamente, la SSF proporciona el potencial humano y la capacidad necesaria exigida por los distintos grupos encargados de la protección civil en caso de desastres. Se ha establecido una Unidad de Respuesta Inmediata (IRU) para asistir a las víctimas de tales emergencias en la región central de Canadá y están disponibles un Grupo de Apoyo Paracaidista y un Grupo de Apoyo Médico en caso de desastres aéreos en lugares remotos, que complementan a las operaciones SAR (búsqueda y salvamento) de la Fuerza Aérea.

Mientras que una respuesta rápida ante una misión es, sin lugar a dudas, una de las cualidades principales de la SSF, la unidad también posee un número de elementos altamente adiestrados que pueden ser llamados para proporcionar un notable grado de flexibilidad en campaña: el Regimiento Aerotransportado; el 1.er Batallón del Real Regimiento canadiense (1 RCR); el 8.º de Húsares canadienses (8 CH); el 2.º Regimiento de la Real Artillería Montada (RCHA); el 2.º Regimiento de Ingenieros de Combate (2 CER); y el 427.º Escuadrón Táctico de Helicópteros. El núcleo de la Fuerza de Servicios Especiales es, no obstante, el Grupo Aerotransportado de Batalla, una unidad de combate que pertenece al Regimiento Aerotransportado canadiense tanto en personal como en equipo. El regimiento tiene unos efectivos de 750 hombres de todos los empleos y está dividido en tres comandos, cada uno de ellos compuesto por 150 soldados altamente entrenados y apoyados por un comando del servicio aerotransportado, una plana mayor aerotransportada y un escuadrón de transmisiones.

Aunque la estructura de los comandos es esencialmente la misma que la de las compañías regulares de infantería, su similitud termina precisamente ahí. Cada miembro del regimiento es un voluntario que ha elegido "ser aerotransportado" y debe ser capaz de estar a la altura de las condiciones más rigurosas exigidas por el Ejército canadiense. Tanto si se es un

Al acabar la Segunda Guerra Mundial, razones económicas obligaron al Ejército canadiense a reducir el tamaño de sus fuerzas aerotransportadas. La formación del Regimiento Aerotransportado canadiense en 1968 y la Fuerza de Servicios Especiales nueve años después cambió el panorama y puso de relieve la creciente importancia de las unidades paracaidistas ligeras e independientes en el despliegue en operaciones de baja intensidad. Extremo izquierdo: Armado con el fusil C-1 de 7,62 mm y en uniforme invernal, un infante de la SSF acecha al "enemigo". Abajo, centro: Durante unos ejercicios, un jefe de compañía consulta un plano antes de ordenar el avance a su unidad. Fotografía principal: Lanzados desde un C-130 Hercules durante uno de los muchos ejercicios de adiestramiento ártico de la SSF, dos paracaidistas se preparan para desplazarse.



Salamander Books

ANTECEDENTES DE LA SSF

La actual Fuerza de Servicios Especiales se creó en la base de las Fuerzas Canadienses (CFB) de Petawawa el 1 de abril de 1977 y, además del Regimiento Aerotransportado, incorporó una amalgama de unidades procedentes del 2.° Grupo de Combate. La idea de una formación aerotransportada ligera y altamente móvil originó una organización de élite en la Segunda Guerra Mundial, fundada conjuntamente por norteamericanos y canadienses. El Jefe de Operaciones Combinadas, almirante lord Louis Mountbatten, había reconocido la necesidad de pequeños grupos de paracaidistas entrenados específicamente en la guerra de invierno para efectuar acciones de sabotaje contra objetivos vitales en territorio enemigo. Conocida como la 1.ª Fuerza de Servicios Especiales, la nueva unidad se creó en Helena, Montana, el 20 de junio de 1942. Los elementos de combate eran un 70 por ciento norteamericanos y un 30 por ciento canadienses, de los que los primeros procedían del 2.° Batallón Paracaidista. Sin embargo, el plan de Mountbatten nunca se materializó y la 1.ª Fuerza de Servicios Especiales no prestó servicio hasta agosto de 1943, cuando se la envió contra las islas Aleutianas, en poder de los japoneses. La fuerza se trasladó después a Italia, donde combatió en la campaña de Nápoles y Foggia desde diciembre de 1943 a junio de 1944, y la campaña de Roma y Arno en junio de 1944. Tras desplazarse al sur de Francia, la fuerza cubrió el flanco derecho aliado en la frontera francoitaliana hasta finales de setiembre de 1944. En diciembre de ese año se disolvió la 1.ª Fuerza de Servicios Especiales y los canadienses reagruparon sus unidades en Italia. Sin embargo, la reputación de esta inusual formación sigue viva y sus honores de batalla –conseguidos en Italia y el sur de Francia– se han incorporado a los colores del 1.er, 2.° y 3.er Comandos del Regimiento Aerotransportado canadiense.

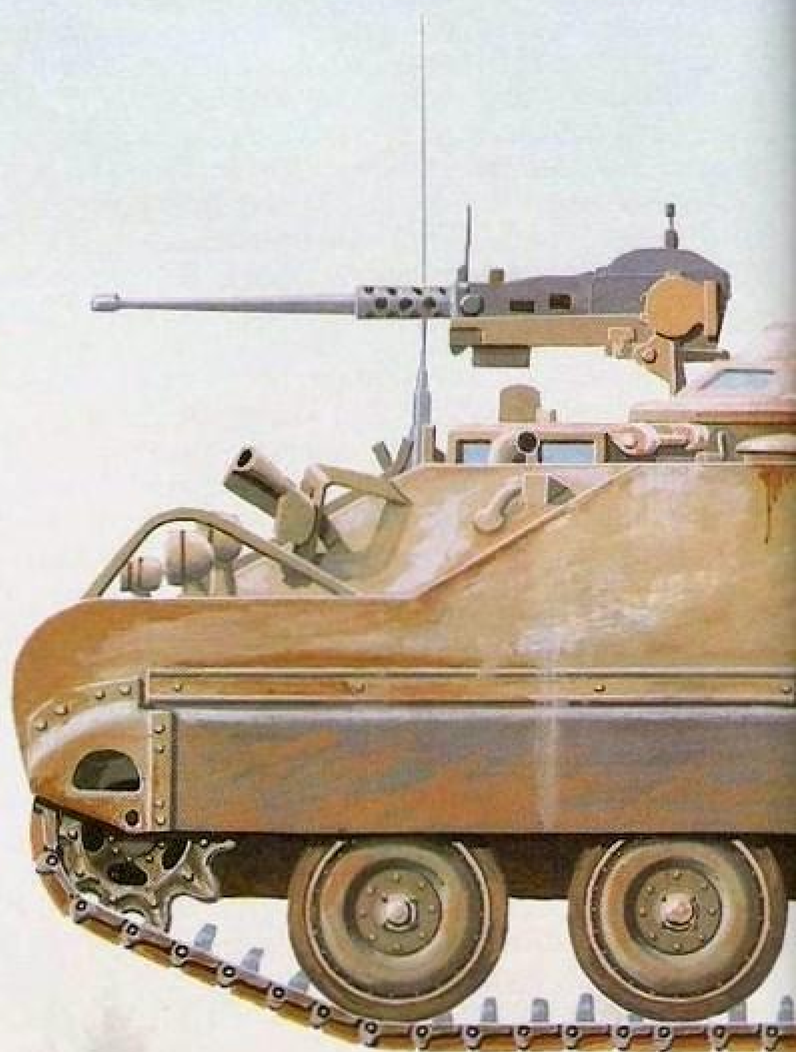
cocinero, un oficial o un suboficial, cada recluta en potencia debe probar su valía en un programa de entrenamiento que incluye saltos en automático, manejo de armas individuales y colectivas, procedimiento de defensa ABQ (atómica/biológica/química), demoliciones, técnicas de supervivencia invernal y amplia instrucción en prestación de primeros auxilios bajo las condiciones más difíciles.

Tras la conclusión del entrenamiento básico de transporte aéreo, los reclutas pasan a sus propios campos de especialización, que, según su misión primaria, pueden incluir lo siguiente: comunicaciones (que incorporan la utilización de transmisores de radio de ráfaga en morse muy sofisticados); técnicas de rastreo y reconocimiento; combate cuerpo a cuerpo; armas contracarro y su despliegue; técnicas de francotirador; montañismo y escalada; técnicas de asalto aéreo y aeromóviles; así como amplia instrucción en el arte de las demoliciones submarinas.

Un año normal empieza en setiembre con el entrenamiento en campaña

Además de su entrenamiento especializado, el Regimiento Aerotransportado canadiense realiza un ejercicio en campaña anual destinado a mantener a su personal en condiciones óptimas. De todos los programas de las Fuerzas Armadas, éste es quizá el más difícil y, ciertamente, uno de los más trabajosos. Conocido como FTX (despliegue y entrenamiento en campaña), un año normal empieza en setiembre con la instrucción en el campamento del regimiento, una oportunidad de demostrar la valía individual en el combate en un período muy duro de dos semanas. En octubre se establece un campamento similar que involucra a cada unidad de la Fuerza de Servicios Especiales. No es de sorprender que la competición sea intensa y no se dé cuartel ni se pregunte por el mismo. En noviembre, se programan una serie de FTX a nivel de subunidades y comandos, que van desde una a dos semanas y están destinados a perfeccionar la capacidad en combate de los paracaidistas. Con el año nuevo no hay descanso para el regimiento, ya que en enero y febrero se realiza un ejercicio de cuatro a seis semanas en condiciones árticas, desérticas o en la jungla para entrenar al regimiento en cualquier tipo de ambiente y clima. Al regresar de estas maniobras que prueban sus capacidades operacionales, los paracaidistas realizan otras maniobras en marzo/abril; esta vez deben demostrar su destreza durante un período aún mayor: tres semanas. El año termina en mayo/junio cuando, durante un período de tres a ocho semanas, el regimiento efectúa unas maniobras a nivel de brigada o división.

Además de este extenuante programa de entrenamiento, se espera que el regimiento lleve a cabo una serie de tareas muy variadas a nivel de brigada y de comando, y que participe en operaciones en ultramar, tanto en Europa como en Oriente Medio.





Derecha: El obús desmontable L5, un arma que proporciona fuego de apoyo indirecto a la SSF. Aquí se muestra en orden de marcha, con los mástiles plegados en tres partes a fin de reducir la longitud del arma. También se puede ajustar la altura del eje para reducir la del arma y así aumentar su efectividad cuando se le emplea como contracarro.

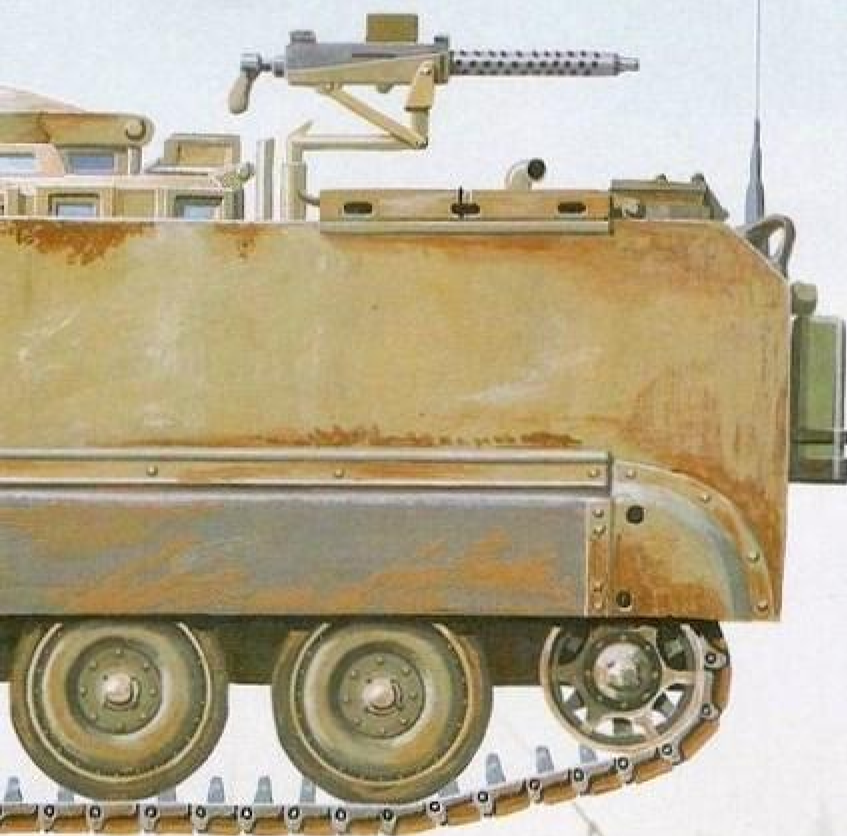
Puesto que forma la punta de lanza de la Fuerza de Servicios Especiales, el Regimiento Aerotransportado canadiense cuenta con los soldados más eficientes de las distintas unidades y su orden de batalla se encuentra dividido en cinco componentes principales. El primero de ellos es la Plana Mayor Aerotransportada y el Escuadrón de Transmisiones, compuesto por 192 hombres de todos los empleos y que suministra al regimiento sus canales de comunicación primarios en campaña. También es el responsable del despliegue y administración del estado mayor regimental.

El segundo elemento del regimiento es *Le Premier Commando Aeroportée* (1.er Comando Aerotransportado) que extrae sus soldados exclusivamente del 22.° Real Regimiento, conocido coloquialmente como los "Van Doos" y que es la única unidad francófona fuera de la provincia de Quebec. El comando, de 138 hombres, lleva a cabo virtualmente todas sus tareas rutinarias en francés y, al igual que los otros dos comandos, posee un palmarés de combate distinguido que data de la Segunda Guerra Mundial. El 2.° Comando Aerotransportado se nutre en hombres de la Infantería Ligera canadiense de la Princesa Patricia (PPCLI), mientras que el 3.er Comando Aerotransportado está compuesto por la crema del Real Regimiento canadiense. Estas tres unidades están estructuradas de modo similar y comprenden cuatro secciones, tres de ellas de fusileros, mientras que la cuarta es de apoyo, equipada con ametralladoras de 12,7 mm y lanzamisiles contracarro TOW. Cada sección está subdividida en tres pelotones y todo ello está al mando de un comandante.

El quinto y último elemento de la estructura del regimiento es el Comando de Servicio Aerotransportado, que comprende 135 paracaidistas y especialistas en lanzamiento de cargas y suministros, así como de servicios de mantenimiento y médicos. En un escenario de combate, el apoyo proporcionado por este comando podría ser de un valor incalculable, pues puede establecer una base avanzada de apoyo completa de hasta 1 000 soldados y su equipo incluso en el más hostil de los terrenos.

El Regimiento Aerotransportado canadiense se halla al mando de un coronel, que también posee una sección de morteros y de reconocimiento bajo su control directo. El primero de éstos está equipado con morteros de 81 mm, mientras que el segundo suministra al regimiento sus unidades de exploración, y su personal está completamente entrenado en técnicas de inserción en paracaídas.

La flexibilidad del regimiento se incrementa por la inclusión optativa de otros elementos dentro de la propia Fuerza de Servicios Especiales. Éstos incluyen la Batería E del 2.° Regimiento RCHA, al Grupo





Abajo: El vehículo de mando y exploración Lynx, armado con una ametralladora de 12,7 mm delantera y una de 7,62 mm trasera. Inferior: Un vehículo de apoyo Cougar en un punto de observación junto a la carretera.

P. McDonald

REQUIPAMIENTO

La versión canadiense del fusil de asalto Colt M16A2 de 5,56 mm es conocida como el C-7 y, como parte del programa de requipamiento de todas las Fuerzas Armadas canadienses para 1988, se le utiliza como sustituto del fusil FN C-7 de 7,62 mm, que ha estado en servicio desde 1955. El C-7 es más robusto que su predecesor de la serie M16 (el M16A1), con un cañón más pesado, y que dispara el nuevo proyectil OTAN de 5,56 mm. Esta munición tiene una balística y una precisión mejores, y el C-7 incorpora una capacidad de ráfaga de tres cartuchos que aprovecha más la munición. Las versiones canadienses son conocidas como el fusil C-7 y la carabina C-8, ésta última diseñada para los tripulantes de vehículos acorazados y demás personal que opera en contextos en los que el espacio está limitado. El C-7 mide 100 cm de largo y, cuando lleva su cargador de 30 proyectiles, pesa 3,8 kg. La C-8 es algo más ligera, de 3,2 kg y 84 cm de longitud incluida su culata telescópica extendida. Ambas armas pueden hacer fuego automático y semiautomático, y el C-7 tiene una velocidad inicial de 920 m por segundo, mientras que la C-8 es de 865 m por segundo. A causa del cambio de calibre, las Fuerzas Armadas canadienses también han adoptado la ametralladora C-9 Minimi de 5,56 mm (conocida como M249 en el Ejército y Cuerpo de Infantería de Marina norteamericanos), prefiriéndola al fusil automático ligero C-2 de 7,62 mm. La C-9 pesa 10 kg (incluida una cinta de 200 cartuchos), tiene una cadencia de tiro de 700 a 1 150 disparos por minuto y puede alojar un cargador de C-7 de 30 proyectiles si es necesario. El C-7, la C-8 y la C-9 son más ligeras, más fáciles de manejar y muchísimo más seguras que las armas a las que sustituyen. Ello las hace ideales para unidades como la Fuerza de Servicios Especiales, en las que las restricciones de peso y entretenimiento juegan un papel crucial en la planificación y ejecución de las operaciones.





P. McDonald



P. McDonald









Extremo izquierdo (de arriba a abajo): Diseñado para el reconocimiento y la observación avanzada, un helicóptero Kiowa del 427.° Escuadrón Táctico de Helicópteros cumple su trabajo. Hombres de la Batería E del 2.° Regimiento de la Real Artillería Montada preparan un obús L5. Tiro con un fusil de asalto con munición de fogueo. Izquierda (de arriba a abajo): Un riguroso programa de entrenamiento hace que los paracaidistas de la SSF pongan a prueba sus especialidades tanto en terreno boscoso (izquierda) como ártico (derecha). Un soldado apunta una ametralladora Browning de 12,7 mm. Al salir de un bosque, un miembro del Regimiento Aerotransportado salta una cerca a pesar de su embarazoso calzado de nieve. Lleva un correaje de pecho que contiene cargadores de 30 proyectiles para su fusil C-2.



de Ingenieros Aerotransportado del 2.° Regimiento de Ingenieros de Combate, una sección de Ambulancias de campaña y un pelotón aerotransportado de la 2.ª Sección de Policía Militar. Junto con el Regimiento Aerotransportado, todas estas unidades forman el Grupo de Batalla Aerotransportado canadiense y sus 995 componentes están listos para llevar a cabo cualquier tipo de misión que se les exija.

Existen otros elementos que constituyen la Fuerza de Servicios Especiales canadiense, todos ellos altamente profesionalizados y expertos en sus respectivas materias. Estas unidades varían en el tipo de misión desde el reconocimiento a la aviación táctica, y todas tienen un importante papel a la hora de que la SSF sea uno de los grupos de despliegue rápido más versátiles del mundo.

El regimiento acorazado de la Fuerza de Servicios Especiales es el 8.° de Húsares (de la Princesa Louise), que comprende un Estado Mayor Regimental, tres escuadrones de combate (Sable A, B y D) y un escuadrón de plana mayor. Tanto el escuadrón A como el B están equipados con vehículos de apoyo Cougar, mientras que el D lleva a cabo sus operaciones a bordo de vehículos de exploración y mando Lynx. El Cougar está armado con un cañón de 76 mm y tiene una autonomía de 600 km, además de capacidad anfibia. Al contrario que el Cougar de ruedas, el Lynx es un vehículo oruga de altas prestaciones sobre superficies asfaltadas y que es capaz de vadear cursos de agua y con grandes cualidades todoterreno. Armado con ametralladoras de 7,62 y 12,7 mm, el Lynx es adaptable al despliegue aerotransportado y proporciona a la Fuerza de Servicios Especiales un vehículo acorazado de reconocimiento lejano.

Las dos baterías del 2.° Regimiento de la Real Artillería Montada suministran a la Fuerza de Servicios Especiales su potencia de fuego de apoyo indirecto. La Batería D está armada con obuses C-1 de 105 mm (el arma regular de apoyo en las Fuerzas Armadas canadienses) y la Batería E está equipada con el versátil obús desmontable L5 de 105 mm, el arma ideal para las operaciones aerotransportadas. El L5, con seis servidores y un alcance efectivo de hasta 10 000 m, puede ser llevado a la zona de combate por un helicóptero o ser lanzado en paracaídas desde un avión de transporte C-130 Hercules.

El 1.er Batallón del Real Regimiento canadiense (1 RCR) forma la punta de lanza de infantería de la Fuerza de Servicios Especiales. Con base en su cuartel general de Londres, Ontario, el batallón está dividido en tres compañías de fusileros dotadas de vehículos acorazados Grizzly, además de una compañía de apoyo y otra administrativa. Los Grizzly están armados con una ametralladora pesada de 12,7 mm y dos lanzagranadas de cuatro tubos. Estos vehículos convierten al 1 RCR en un batallón bien equipado y muy móvil, ya que sus infantes son capaces de combatir desde sus plataformas de armas y cruzar cualquier tipo de terreno a despecho del clima.

El apoyo de ingenieros para la Fuerza de Servicios Especiales lo suministra el 2.° Regimiento de Ingenieros de Combate (2 CER), compuesto por 230 hombres. Está dividido en un escuadrón de apoyo y dos de campaña, cada uno de ellos responsable de una gran variedad de tareas. Uno de los escuadrones está entrenado en el salto en paracaídas y forma parte del Grupo de Batalla Aerotransportado, mientras que el otro está especialmente equipado para operar en el clima ártico, como el existente en el flanco norte de la OTAN, y proporciona un destacamento al contingente de la Fuerza Móvil ACE (Terrestre) de Canadá. Al realizar sus tareas especializadas, el 2.° Regimiento de Ingenieros de Combate permite a la Fuerza de Servicios Especiales vivir, y combatir en campaña.

El 2.° Batallón de Servicios, con un personal mixto civil y militar de 800 personas, proporciona apoyo adicional. El batallón, dividido en cuatro compañías (apoyo, transporte, mantenimiento y administración), está destinado a suministrar a los hombres en campaña una línea de apoyo secundaria. De hecho, su apodo –"segundos de nadie"– refleja la confianza de la unidad en el cumplimiento de sus tareas.

Los diversos elementos de la Fuerza de Servicios Especiales están orgullosos de sus cualidades de combate

La asistencia médica está garantizada por el 2.° de Ambulancias de Campaña, capaz de operar tanto en primera línea como en la guarnición. Sus 132 hombres forman una plana mayor y mando, una compañía de evacuación y una de tratamiento. Las dos últimas forman parte del Grupo de Batalla Aerotransportado, al que suministran una sección de tratamiento aerotransportado y una de evacuación, compuestos en total por 33 hombres.

En la Fuerza de Servicios Especiales también se encuentra integrada la 2.ª Sección de Policia Militar, que totaliza 32 hombres, y que proporciona al Grupo de Batalla Aerotransportado ocho soldados entrenados en salto. La unidad, además de sus tareas de policía tanto en las bases como en campaña, podría ser inestimable si se desplegara una operación de salvamento en la que se encuentren involucradas autoridades civiles.

La responsabilidad del apoyo aéreo descansa sobre el 427.° Escuadrón Táctico de Helicópteros. Éste está compuesto por siete CH-135 Huey y ocho CH-136 Kiowa y, aunque forma parte del 10.° Grupo Aéreo Táctico de la Fuerza Aérea de Canadá, el escuadrón permanece en disponibilidad de asistir a la SSF. Los Huey dan a la Fuerza de Servicios Especiales capacidad de transporte medio y cada uno puede llevar un pelotón de infantes pertrechados o bien, a la eslinga, cargas tales como uno de los obuses desmontables L5

P. McDonald



Salamander Books

Izquierda: Unos paracaidistas esperan ser evacuados al final de un cansado día de entrenamiento. Arriba: Dos miembros de los *"Sky Hawks"*, el equipo de exhibición de la SSF, demuestran sus habilidades en caída libre.

de la Batería E. Los Kiowa están destinados a desempeñar una amplia gama de tareas de apoyo como reconocimiento, control aéreo avanzado y observación para el reglaje del tiro artillero.

Por último, los 225 hombres del Escuadrón de Transmisiones y Plana permiten al comandante de la SSF el mando y la coordinación de las distintas unidades bajo su control. El escuadrón está compuesto por el estado mayor de la brigada, técnicos, especialistas y personal de tareas generales, todos ellos encargados de mantener los recursos necesarios para que el puesto de mando dirija correctamente a las distintas unidades en cualquier misión en la que se encuentren.

La mayoría de los hombres de esta formación han servido en Chipre, Noruega, Oriente Medio y Alemania Occidental, lo que pone de relieve la capacidad de la SSF para hacerse cargo de cualquier cometido, sea nacional o internacional. Entrenados y equipados para efectuar operaciones en cualquier medio ambiente la Fuerza de Servicios Especiales está orgullosa de sus cualidades y segura de poder desempeñar todo tipo de misiones.

SS "WIKING"

En febrero de 1944, rodeados por tropas del Ejército Rojo, los hombres de la 5.ª División Acorazada "Wiking" de las SS escaparon a la desesperada de la bolsa de Cherkassy.

Izquierda: En acción. Un *panzergrenadier*, armado con una ametralladora MG 34, se lanza al ataque durante una batalla en el frente del Este. La División "Wiking" prestó servicio en ese frente de 1941 a 1945 y se labró una buena reputación de combate.

RHL



Wiking

DIVISIÓN "WIKING"

Formada en diciembre de 1940, la 5.ª División Acorazada "Wiking" de las SS (cuya insignia y cinta de bocamanga se muestran arriba) se componía de un regimiento de artillería y de los de las SS "Norland", formado por daneses y noruegos; "Westland", integrado por neerlandeses y flamencos, y "Germania", formado por alemanes. En febrero de 1941 se sumó a la división un batallón de voluntarios filandeses, pero en 1943 fue sustituido por uno de estones. En junio de 1941 la División "Wiking" fue destinada al Grupo de Ejércitos Sur para la invasión de la URSS y sirvió en Ucrania y en el Cáucaso en 1942-43. En noviembre de 1942 se convirtió en una división de infantería mecanizada y en octubre de 1943, en acorazada. En el invierno de 1943-44 la División "Wiking" luchó en las batallas defensivas del Dnieper y algunos elementos sobrevivieron a la batalla de la bolsa de Cherkassy. En marzo de 1944, los restantes fueron enviados a Polonia y, tras recibir refuerzos y equipos, la "Wiking" combatió en Varsovia como parte del IV Cuerpo *Panzer* de las SS. En diciembre de 1944 las Divisiones "Wiking" y 3.ª *Panzer* "Totenkopf" fueron enviadas precipitadamente a Hungría en un intento de aliviar la situación de Budapest. A pesar de algunos desesperados combates en enero de 1945, la "Wiking" fue incapaz de atravesar la ciudad. Fue muy castigada en las ofensivas soviéticas al oeste de Budapest en febrero de 1945 y se vio obligada a retirarse a Checoslovaquia, en donde se rindió el 8 de mayo.


Bundesarchiv


Bundesarchiv


Bundesarchiv



Derecha: Un *panzergrenadier* de la "Wiking" contempla los resultados de un encuentro de carros desde su escondite a la sombra de un T-34 soviético inutilizado. Arriba, izquierda: 28 de enero de 1944. Miembros de la División "Wiking" alrededor de un cañón autopropulsado. Arriba, derecha: Una aldea arde durante el amargo combate por la bolsa de Cherkassy.

Después de un intenso bombardeo artillero al amanecer del 24 de enero de 1944, el 2.º Frente Ucraniano soviético (un frente equivalía a un grupo de ejércitos), mandado por el general Koniev, atacó el vulnerable saliente alemán de Korsun-Schevchenkovsky, en el río Dnieper. El 26 de enero el 1.er Frente Ucraniano del general Vatutin se sumó a la ofensiva. A cargo del sector sudeste del frente alemán estaba la 5.ª División Acorazada "Wiking" de las SS, compuesta por dos regimientos de infantería mecanizada y uno acorazado, y la SS-*Sturmbrigade* "Wallonien", que servía junto a la división. Unidades de las SS se extendían a lo largo del Dnieper y sus afluentes, y desde sus posiciones atrincheradas habían podido observar los preparativos soviéticos para la ofensiva. Habían llegado trineos a motor, que se deslizaban rápidamente por la nieve con la artillería y morteros del Ejército Rojo, que se prepararon inmediatamente para la acción.

Aunque el poder conjunto de la División "Wiking" y la Brigada "Wallonien" constituían en teoría una fuerza formidable, en la práctica las unidades andaban muy escasas de hombres y carros de combate. La "Wiking" aún estaba en proceso de conversión de división mecanizada en acorazada. Más aún, el sector divisional era tan extenso que sólo había 20 hombres por cada kilómetro. La ofensiva soviética atravesó las posiciones alemanas al noreste y sudeste de la División "Wiking" y, el 28 de enero un total de 56 000 hombres, incluidas cuatro divisiones de infantería alemanas, dos estados mayores de cuerpo, tropas del Ejército y la División "Wiking", habían quedado rodeados. Esta zona aislada se centraba en torno a Korsun-Schevchenkovskiy, aunque los alemanes se referirían a ella como la "bolsa de Cherkassy", así denominada por un pequeño pueblo situado al este y atravesado por el Dnieper. Al principio, la zona tenía 40 km de ancho y 30 km de profundidad.

En sus trincheras y escondrijos, los soldados de las SS se empapaban de agua y barro malolientes

En muchos aspectos tácticos, la bolsa de Cherkassy era una Stalingrado en miniatura, con los soviéticos empeñados en ataques abrumadores sobre los dos flancos de un saliente alemán demasiado extendido. Tras rodear una fuerza alemana de considerable tamaño, los soviéticos repitieron su táctica de Stalingrado y envolvieron la bolsa con un anillo de tropas interior, mientras que uno exterior se preparaba para detener los intentos alemanes de ruptura. Para atacar la bolsa de Cherkassy, el general Koniev desplegó 13 divisiones de infantería y tres de caballería, apoyadas por 2 000 cañones y 138 carros de combate. Los primeros ataques se efectuaron al sur de Korsun para expulsar a las unidades alemanas del área y "engrosar" el cinturón entre la zona rodeada y los carros alemanes que avanzaban desde el sudoeste.

La División "Wiking" se desplegó al este de Korsun, con su estado mayor general en la aldea de Gorodishche. Tras cubrir el sector oriental del anillo, la división escapó a varios de los más duros intentos soviéticos de aniquilar la bolsa. Aun así, los soldados de las SS lo tuvieron muchísimo más difícil. Aunque en el área había aldeas pequeñas y terrenos boscosos, la mayor parte de la zona era llana y pantanosa, recorrida por arroyos y afluentes del Dnieper. Tras el crudo invierno había llegado el deshielo y toda la zona se había convertido en un gigantesco lodazal. En sus trincheras y escondrijos, los soldados de las SS se empapaban de barro y agua malolientes, y las carreteras quedaron impracticables, con sus firmes deteriorados por el paso de vehículos y anegadas por las lluvias incesantes.

Bundesarchiv/RHL



Los intentos de abastecer la bolsa de Cherkassy desde el aire fueron abortados. Los cazas soviéticos derribaron muchos de los obsoletos aviones de transporte alemanes, y el barro y la lluvia destruyeron las zonas de aterrizaje.

Muchos vehículos y suministros fueron destruidos por ataques aéreos y fuego de artillería soviéticos, y la incapacidad de la *Luftwaffe* de enviar más material significaba que, en pocos días, la División "Wiking" quedaría corta de munición y gasolina. Los soviéticos intentaron también destruir la moral de las tropas alemanas rodeadas al establecer comparaciones entre sus posiciones y las de los alemanes rodeados en Stalingrado. Los soviéticos lanzaron panfletos desde el aire, en los que se prometía salvoconducto y buen trato a aquellos alemanes que se rindieran. Se enviaron oficiales y soldados alemanes capturados anteriormente a la primera línea para que intentasen estimular la deserción. Frente a las posiciones de la Brigada "Wallonien", los soviéticos colocaron un potente emisor que, según el oficial de las SS belga Leon Degrelle:

"Emitía todos los días propaganda en un cariñoso francés. Un locutor con acento parisino nos informaba caritativamente de nuestra situación. Después intentaba seducirnos, enalteciendo las maravillas del amistoso régimen de Stalin e invitándonos a acercarnos a las líneas rusas con un pañuelo blanco en la mano, igual que unas solteronas románticas."

Esta propaganda soviética tuvo poco impacto en los soldados de las SS, en parte gracias a su disciplina pero también porque sabían que los soviéticos los aborrecían de un modo particular y les guardarían un trato muy especial.

Cuando los soviéticos empezaron a lanzar ataques concéntricos sobre la zona rodeada, que combinaron con continuos bombardeos aéreos y de artillería, se hizo cada vez más difícil para el comandante de la División "Wiking", el SS-*obergruppenführer* (general) Gille, y su estado mayor, controlar y coordinar las diversas subunidades divisionales. Sus problemas se intensificaron cuando la bolsa comenzó a contraerse y la división empezó a retirarse al sudoeste de Korsun para poder concentrarse y abrirse paso hacia el III Cuerpo *Panzer*, que avanzaba en Lysyanka. Gille se vio obligado a apoyarse en enlaces y en teléfonos de campaña nada seguros para mantener el contacto con sus desperdigadas unidades, a menudo reducidas a una debilitada compañía de infantería con dos o tres carros de combate de apoyo. En la noche del 1 de febrero, la Brigada "Wallonien" se retiró de la aldea de Losokov para concentrarse en Moshny y después seguir a la División "Wiking" en una retirada general hacia el oeste.

Los soviéticos los acosaron durante la retirada y lanzaron un gran ataque contra las tropas de las SS en Moshny. Cuando las desperdigadas compañías de la Brigada "Wallonien" llegaron a Moshny quedaron atónitas al encontrarse con una feroz batalla que se extendía por la aldea:

"Cuando llegamos a la aldea, cientos de hombres combatían alrededor de nuestras piezas de artillería, que disparaban a bocajarro contra los atacantes. En cada calle, en el patio de cada *isba*, el combate cuerpo a cuerpo se intensificaba en medio de los cenagales y las viscosas laderas, bajo la luz cegadora de millones de chispas procedentes de las cabañas incendiadas. Teníamos en Moshny más de 50 camiones, numerosas piezas de artillería, armas contracarro, cañones antiaéreos, tractores, cocinas de campaña, equipos de transmisiones y la plana de varias compañías... Conductores, cocineros, habilitados, telefonistas, todos defendían su arma, su equipo, su piel."

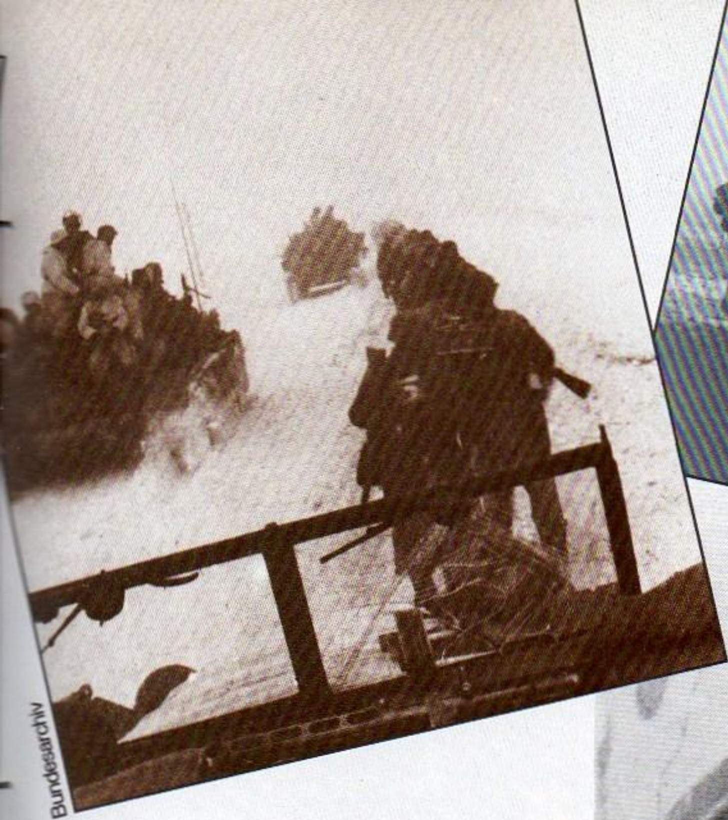
Mientras la División "Wiking" combatía en una desesperada acción de retaguardia al sudeste de la bolsa de Cherkassy, el estado mayor divisional intentaba concentrar el grueso de la división para una retirada hacia el extremo occidental de la zona rodeada. El 3 de febrero se tomó la decisión de retirar dos tercios de las tropas del combate a fin de ahorrar vehículos y equipo. Las tropas restantes lucharían en una desesperada batalla de retaguardia:

"La carretera de Gorodische a Korsun, nuestra última oportunidad de abrirnos paso, ya estaba ocupada por una columna increíble. Miles de camiones, repartidos en 20 km, seguían a tres vehículos de cabeza que patinaban en los negruzcos charcos de la carretera, que se había convertido en una enorme cloaca. Los tractores de artillería más pesados luchaban para abrirse camino. Esta enorme masa de vehículos ofrecía un blanco inmejorable para los aviones. Los aparatos soviéticos, igual que estridentes enjambres de avispas, rodearían el valle y se lanzarían en picado por escuadrones."

Al final, el único modo de desplazar los vehículos fue a lo largo de una línea ferroviaria. Al amanecer del 5 de febrero, la División "Wiking" había ocupado una línea fortificada desde Storoselye a Derenkovez, que había sido preparada en enero. Las posiciones defensivas se habían elegido con acierto. Se extendían del sudeste al noreste, por encima de altas cimas que dominaban el valle, los pantanos y el canal de Derenkovez a Olshana. El sistema de trincheras zigzaguea-

Arriba y arriba, derecha: Soldados y vehículos de la División "Wiking" inician su avance desde la bolsa de Cherkassy. Aunque las tormentas de nieve dificultaron la marcha de los hombres, el furor de los inmisericordes ataques aéreos soviéticos se vio interrumpido a causa del tiempo. Arriba, extremo derecho: Soldados de la División "Wiking" hacen un breve alto en el camino a Korsun. Derecha: Un infante ofrece una sonrisa forzada a la cámara. Inferior: El general Steiner, precedesor de Gille al mando de la División "Wiking". Steiner siguió en este puesto hasta mayo de 1943. Después dirigió el III Cuerpo Acorazado de las SS. Fotografía principal: La marcha a través de las tierras heladas puso a los soldados alemanes al límite de sus fuerzas.





Bundesarchiv



ba, con numerosos emplazamientos de tiro, a través de unos 30 km.

Pero los hombres de las SS estaban exhaustos y esta línea defensiva constituía la última barrera en el este para cubrir la retirada general hacia Korsun:

"Nuestros hombres estaban dispersos en grupos muy pequeños, aislados unos de otros. Estaban agotados por las recientes batallas,las noches de insomnio, las heladas neblinas y el fatigoso avance a través de aquel barro pegajoso. No tenían protección. Sus rostros sucios y ojerosos contemplaban con preocupación la llanura donde la vanguardia soviética producía una gran confusión."



SS-*OBERGRUPPENFÜHRER* HERBERT GILLE

Herbert Otto Gille nació el 8 de marzo de 1897 en Gandersheim. Se licenció como oficial antes de 1914 en el 2.° *Badischen Feldartillerie* y sirvió como oficial de artillería durante toda la Primera Guerra Mundial. Se unió al SS-*Verfügungstruppe* en 1934 y sirvió con las *Waffen* SS en Polonia en 1939 y Francia en 1940. En diciembre de 1940 recibió el mando del regimiento de artillería de la División "Wiking" y actuó con gran distinción en el frente del Este. El 8 de octubre de 1942 fue condecorado con la Cruz de Caballero por su bravura personal y en posteriores episodios de su carrera conseguiría las Hojas de Roble, los Diamantes y las Espadas. En mayo de 1943 fue ascendido a SS-*brigadeführer* y recibió el mando de la División "Wiking". Gille estuvo a su mando durante las grandes batallas defensivas de Jarkov, Kovel y Cherkassy en 1943 y 1944 y, en agosto de 1944, ascendió al mando del IV Cuerpo *Panzer* de las SS y combatió en algunas de las feroces batallas de Hungría y Austria. Gille era un oficial duro, con un toque de vulgaridad que fue muy admirado por sus soldados. Como comandante de la División "Wiking" fue capaz de estimular a daneses, flamencos, valones y alemanes. Como comandante de cuerpo no tuvo tanto éxito, tras ser ascendido por méritos. Al retirarse después de la guerra, abrió una pequeña librería y fundó la revista de veteranos *Wiking-Ruf* (llamada de vikingos). Murió en 1966 en Stemmen, cerca de Hannover.



La División "Wiking" retrasó el avance soviético los dos días siguientes, antes de continuar en su retirada a Korsun a lo largo de la carretera de Derenkovez. El *obergruppenführer* Gille intentó utilizar sus agotadas unidades para mantener las vitales posiciones defensivas que harían que la retirada pudiese continuar de un modo ordenado. El oficial belga de las SS, Leon Degrelle, fue testigo de la intervención de Gille en el combate del 12 de febrero cerca de Korsun:

> "A las 11 en punto de la mañana, mientras el comandante y yo recibíamos órdenes en la División, vimos al general Gille enrojecer durante una comunicación telefónica. Había recibido noticias catastróficas. Arbuzinka, que se suponía serviría de barrera hasta el día siguiente, acababa de caer en manos de los soviéticos. Éstos avanzaban a toda velocidad hacia la propia Korsun. El general empuñó su bastón de mando, saltó en un Volkswagen y se dirigió rápidamente hacia Arbuzinka. Era muy difícil resistirse a la ira del general Gille: la aldea fue capturada de nuevo y se restableció la barrera."

El 13 de febrero la División "Wiking" se retiró a través de un Korsun en llamas y cruzó el lago situado al sudeste mediante un puente de madera de casi un kilómetro de largo. Cientos de vehículos fueron evacuados por este único y frágil puente, construido por los ingenieros de la división.

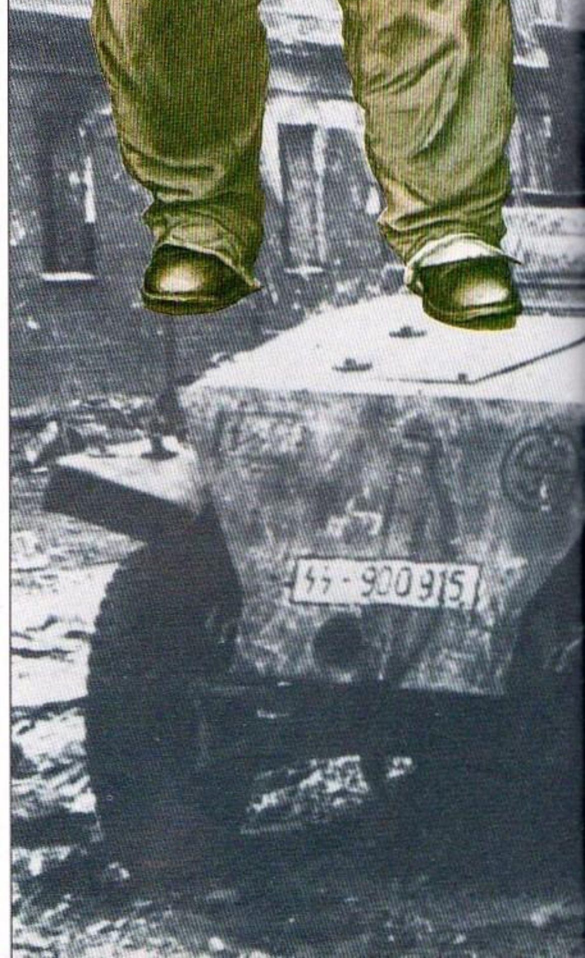


Stemmermann recibió la orden de preparar sus fuerzas para un ataque de ruptura a la desesperada

El 15 de febrero, la bolsa de Cherkassy se había reducido a un área de unos 60 km² en la que estaban hacinados unos 45 000 hombres. Pero sólo un tercio eran tropas de combate y el resto era personal de los servicios auxiliares. La División "Wiking" era una de las pocas formaciones alemanas en la zona que aún mantenían cierto grado de cohesión y disciplina. Estaba concentrada en torno a la aldea de Sanderovka y allí intentó el *obergruppenführer* Gille imponer el orden en medio del caos:

> "No dejaba de recibir mensajes pesimistas sobre unidades que combatían cerca de nosotros. Evidentemente, como es costumbre en el Ejército, todos culpaban a sus vecinos de los reveses de su propio sector."

En realidad, el general Stemmermann, comandante de todas las fuerzas alemanas en la bolsa de Cherkassy, había intentado desde el 10 de febrero organizar sus mejores unidades, incluida la División "Wiking", para un avance desde el área conocida como Khil'ki-Komarovka, situada al sudoeste, en dirección al empantanado III Cuerpo *Panzer*. Pero éste no pudo alcanzar la bolsa de Cherkassy, por lo que Stemmermann recibió la orden de preparar sus fuerzas para un ataque de ruptura a todo o nada. Las fuerzas de Stemmermann tenían que alcanzar la aldea de Dzhurzhentsy o la Cota 239 por sí solas. Se acordó que el avance se iniciase a las 23,00 horas del 16 de febrero.



Entre el 10 y el 16 de febrero una nieve húmeda blanqueó el barro y se amontonó hasta un metro de altura en canales y depresiones. Para los soldados de la zona rodeada, la nieve supuso al menos un respiro en los ataques aéreos y proporcionó más camuflaje en un área que se había encogido hasta una anchura de unos ocho kilómetros. En la línea de salida de la zona rodeada, Stemmermann situó a la 112.ª División de Infantería y los restos de otras dos divisiones en el norte de Khil'ki; se colocó a la 72.ª División de Infantería en el centro y a la División "Wiking" en el sur. Cada una de estas unidades tenía un regimiento con

***Panzergrenadier*, División "Wiking", Cherkassy 1944**

Este soldado lleva un anorak de combate forrado de piel y unos pantalones de invierno, además de un casco de acero M1935 sobre una toca de punto de lana. Su armamento consiste en un subfusil MP40 de 9 mm y dos granadas de mano Modelo 24.

artillería en vanguardia y dos elementos de apenas el tamaño de un regimiento, escalonadas por detrás. La segunda oleada de fuerzas alemanas, más grande, seguiría a los medios de asalto tras un intervalo de 10 minutos. Stemmermann había ordenado que todos los vehículos fueran destruidos excepto los carros de combate, cañones autopropulsados, vehículos oruga y numerosos coches tirados por caballos para transportar a los hombres heridos durante el avance.

El ataque comenzó a tiempo, una hora antes de la medianoche, el 16 de febrero. Tras salir en silencio sólo con bayonetas y cuchillos, los tres regimientos atacantes atravesaron la línea exterior soviética y su zona de pantalla principal antes de que el enemigo supiese qué sucedía. Los dos regimientos de infantería avanzaron rápidamente y con pocas pérdidas, algo sorprendente, mientras atravesaban las posiciones soviéticas entre Dzhurzhentsy y la Cota 239. Pero el regimiento *panzergrenadier* de la División "Wiking" no tuvo tanta suerte. Tras pasar al este de Dzhurzhentsy quedó bajo el fuego soviético desde la aldea y se vio obligado a girar al sur; al hacerlo tuvo que cruzar el río Gniloy Tikich para llegar a Lysyanka. Los hombres de las SS se vieron obligados a abandonar la mayor parte de su equipo, incluidos sus fusiles, en un desesperado intento de vadear el río. Incluso libres de carga, cientos de ellos se ahogaron en la helada corriente. Cuando la segunda oleada comenzó a seguir a los regimientos de asalto desapareció todo vestigio de orden. Los soviéticos comenzaron entonces a verter un incesante fuego de ametralladoras, morteros y artillería sobre la menguante zona emboscada. Todos los vehículos que intentaban avanzar provocaron un gigantesco atasco y, mientras las unidades se entremezclaban, nadie pensaba en otra cosa que no fuese ponerse a cubierto y salvar la vida. Puesto que el fuego procedente de Dzhurzhentsy y la Cota 239 era el más denso, excepto para los grupos que se abrieron paso por el norte de Lysyanka, casi todos los movimientos se encaminaron al sur, hacia la curva de Gniloy Tikich. La División "Wiking" hizo cuanto pudo para cubrir sus movimientos, por lo que carros y secciones de infantería aisladas bloquearon valientemente a los soldados soviéticos perseguidores. Pero al mediodía, la división se había desintegrado y las armas y equipos fueron abandonados mientras cientos de hombres de las SS intentaban cruzar a nado los 15 m de anchura del río.

Superior: Fatigados por el combate, los supervivientes de la División "Wiking" descansan tras la ruptura. Abajo: El final de la línea. Un semioruga con la insignia "Wiking" yace abandonado en las calles tras el combate por Berlín que cayó el 2 de mayo de 1945.

Popperfoto

Carros de combate y secciones aisladas de infantería bloquearon valientemente a los soldados soviéticos perseguidores

En total, unos 30 000 soldados escaparon de la bolsa de Cherkassy, incluidos unos 6 000 de la División "Wiking". Adolf Hitler se alegró y alivió de que sobreviviesen tantos, pero el estado psíquico de los supervivientes impresionó a los oficiales. El temor a los soviéticos y la posibilidad de la captura había reducido a muchos de los hombres a un manojo de nervios destrozados. La División "Wiking" había perdido todas sus armas y equipos, y la mitad de sus soldados. Mientras los soviéticos seguían avanzando, unos 4 000 supervivientes de la división fueron reagrupados en un *Kampfgruppe* (grupo de batalla) y enviados de vuelta a la línea.

La División SS-*Panzer* "Wiking" y la SS-*Sturmbrigade* "Wallonien" desempeñaron un papel importantísimo en la defensa alemana de la bolsa de Cherkassy y el posterior avance. Aunque no cabe duda de que el cerco soviético de las fuerzas alemanas en esta zona y las numerosas pérdidas en hombres, armas y equipos constituyeron grandes derrotas tácticas para los alemanes, sin la presencia de la División "Wiking" el coste hubiese sido muchísimo más alto. Los *panzer* de aquella división fueron los únicos carros disponibles en la zona alemana embolsada, y el entrenamiento y el espíritu de combate de la división fueron excelentes. El SS-*obergruppenführer* Gille mandó su unidad con eficacia y estimuló a sus hombres bajo unas circunstancias muy difíciles. Las agotadoras condiciones meteorológicas, el terreno desfavorable, la ferocidad de los ataques soviéticos y la falta de alimento y sueño hicieron que los soldados de las SS se esforzaran de modo terrible y que los supervivientes de la División "Wiking" que escaparon de la bolsa de Cherkassy adquirieran una indiscutida reputación de combate.



LA 81.ª ALA DE CAZA TACTICA

Los orígenes de la 81.ª Ala de Caza Táctica (cuya insignia aparece arriba) se remontan al 81.º Grupo de Persecución, formado en Morries Field, en Carolina del Norte, en febrero de 1942. Tras entrenarse con el Bell P-39 Airacobra, la unidad se trasladó al norte de África en cabeza de los desembarcos de la operación *"Torch"* en noviembre de 1942. Su primera misión de combate, una batida a baja cota sobre Túnez, se efectuó el 22 de enero de 1943. En abril de 1943 el grupo recibió varios P-38 Lightning y operó sobre el sur de Italia durante el invierno de 1943-44. El 81.º se trasladó después a India, en marzo de 1944, y se convirtió al P-47 Thunderbolt. Formó parte de la Decimocuarta Fuerza Aérea del Ejército en China dos meses después y operó en aquel escenario hasta el final de la Segunda Guerra Mundial. Fue desactivado en Huhsien, China, el 27 de diciembre de 1945. El nuevo 81.º Grupo de Caza se formó en Wheeler Field, Hawai, en octubre de 1946. Equipado inicialmente con aviones P-51 Mustang, se convirtió más tarde al P-47N Thunderbolt. Después de trasladarse a la base de Kirtland, en Nuevo México, en 1949, la unidad empezó a utilizar cazas a reacción Lockheed F-80 Shooting Star. Al año siguiente fue rebautizado 81.º Grupo de Caza de Interceptación y equipado con North American F-86A Sabre. En agosto de 1951 la unidad se desplazó a Gran Bretaña y ha permanecido allí desde entonces. La unidad recibió el nombre de 81.ª Ala de Caza Táctica en 1958 y ha utilizado aviones Republic F-84F Thunderstreak, McDonnell F-101 Voodoo y F-4 Phantom. El ala empezó a convertirse a los A-10 en 1979.

Los A-10A *Warthog* de la USAF podrán desempeñar un papel contracarro crucial en caso de una batalla en tierra.

Los A-10A *Warthog* (jabalí de río) de la 81.ª TFW (Ala de Caza Táctica) de la Fuerza Aérea de Estados Unidos juegan un papel crucial en la defensa del teatro de operaciones de la OTAN en Europa Central. En caso de guerra, su misión sería la de proporcionar apoyo aéreo cercano a las fuerzas terrestres y sus objetivos principales serían las fuerzas acorazadas soviéticas. El anguloso y agresivo A-10A, denominado oficialmente Thunderbolt II en honor al famoso caza y avión de ataque de la Segunda Guerra Mundial, fue diseñado específicamente como un "destructor de carros". Su enorme cañón de siete tubos GAU-8/A dispara proyectiles de 30 mm con una cadencia máxima de 4 200 disparos por minuto y puede destruir un carro de combate a una distancia de hasta 1 600 m. Los misiles aire-superficie AGM-65 Maverick del Thunderbolt II tienen incluso una capacidad de alcance mayor, capaces de destruir objetivos que se encuentren a más de 16 km. Estos factores contribuyen a la propia capacidad de supervivencia del *Warthog*, pues los A-10A tendrían que volar a través de pasillos de fuego (grandes concentraciones de artillería antiaérea y de emplazamientos de misiles superficie-aire) para llevar a cabo su misión.

Para su defensa, el piloto podría optar por demostrar su pericia en el vuelo táctico a baja cota y beneficiarse de la ventaja que suponga cualquier irregularidad del terreno para enmascarar su aproximación al área del blanco, de modo que las defensas antiaéreas enemigas tengan las menos probabilidades de interceptarlos. Los *Warthog* también realizarían constantes cambios de dirección y de altitud para complicar aún más cualquier intento de perseguirlos mientras sobrevuelan a ras del terreno. El equipo de contramedidas electrónicas del aparato (ECM) proporciona protección adicional y el propio diseño del avión le permite absorber considerables daños en combate y seguir en vuelo. Con todo, el A-10A depende más de la destreza del piloto que del equipo para efectuar adecuadamente su misión, y los pilotos de la 81.ª TFW están de acuerdo con esto pues, mientras que el *Warthog* es un avión de fácil gobierno a baja velocidad, es un aparato difícil de emplear apropiadamente.

La 81.ª TFW, que opera desde las bases de la RAF en Woodbridge y Bentwaters, en Suffolk, es el ala más grande de la USAF, ya que tiene unos efectivos de 108 aviones y cerca de 200 pilotos. En total hay unos 5 000 hombres de la USAF asignados a dicha ala y más de la mitad están empleados en los trabajos de mantenimiento. Su comandante, el coronel William A. Studer, tiene a su vez tres vicecomandantes que son los responsables ante él de las Operaciones, Mantenimiento y Recursos (funciones de apoyo más que de mantenimiento). Las operaciones de vuelo son llevadas a cabo por los seis escuadrones tácticos (TFS), cada uno con un potencial de 18 A-10A: los escuadrones 92.º, 509.º, 510.º y 511.º operan desde Bentwaters y los 78.º y 91.º lo hacen desde Woodbridge, que comparten con el 67.º Escuadrón de Recuperación y Salvamento Aeroespacial. Además de sus dos bases de operaciones principales, el ala utiliza cuatro FOL *(Forward Operating Locations,* emplazamientos operativos avanzados) en la República Federal de Alemania, con el Destacamento 1 en Sembach, el 2 en Leipheim, el 3 en Ahlhorn y el 4 en Norvenich. Con la excepción de Sembach (que es una base aérea de la USAF) estos aeródromos pertenecen a la *Luftwaffe* de la RFA, aunque el apoyo de la nación anfitriona es excelente y ambos servicios trabajan muy bien coordinados. En tiempo de guerra se podrían utilizar otros dos FOL más y durante algunas maniobras el ala ya ha operado desde ellos, pero su identidad se mantiene clasificada como información reservada. Por lo tanto, el coronel Studer relega una de sus tareas principales cuando escoge a los oficiales más capacitados como comandantes de vuelo ya que estarán fuera de su vista, si no de su mente, durante gran parte del tiempo.

La gran maniobrabilidad del avión se puede utilizar con provecho en combate

El A-10A *Warthog* es un avión de pilotos, y todos aquellos que han volado en él han quedado entusiasmados: en palabras del teniente Scott Purdie, del 510.º TFS, es el "último de los aeroplanos de verdad". Volar en un A-10A significa volver a lo básico. El aparato dispone de muy pocos de los equipos sofisticados que actualmente dotan a casi todos los cazas avanzados y, por tanto, los pilotos tienen que demostrar su maestría de vuelo y de ataque. Esta instrucción es de vital importancia para todos los pilotos, ya que si fallan los sistemas automáticos pueden entonces regresar a sus cualidades instintivas y básicas. Por esta razón, el A-10A está considerado como una excelente introducción a la fuerza de caza táctica



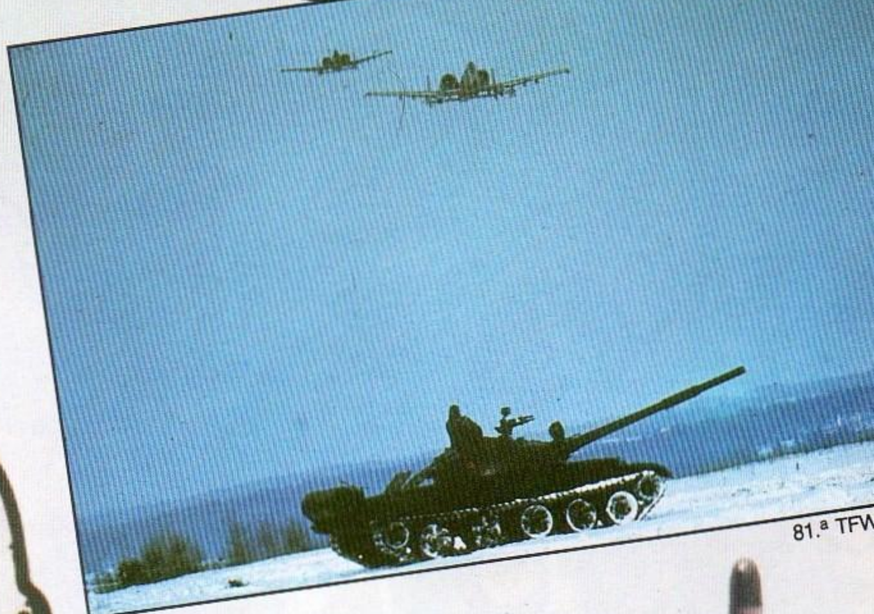
WARTHOG

para aquellos pilotos recién graduados. El ganador más reciente de la famosa competición de cazas *"Top Gun"* de la USAF fue un antiguo piloto de la 81.ª TFW que aprendió sus tácticas con el *Warthog*. Otro piloto del 501.º TFS, el teniente Mark Schroer, ofrece otra razón más para la popularidad del A-10A: en él los pilotos pueden volar más tiempo que en el resto de los cazas. Durante el último año la 81.ª TFW ha sumado un total de cerca de 50 000 horas de vuelo (en unas 29 000 salidas), en las que cada piloto ha hecho una media de 15 a 17 salidas por mes.

Volar a baja cota, a menos de 150 m, y a una velocidad de entre 300 y 330 nudos es muy confortable para un piloto. La visibilidad desde la cabina es excelente y la configuración de los controles e instrumentos están muy bien diseñada, pues la información esencial de vuelo se proyecta en el presentador frontal de datos. Sin embargo, debido a la necesidad de volar de forma táctica –con constantes cambios de rumbo y virajes, y utilizando en su provecho cada característica del terreno para ocultar su aproximación– hace que pilotar el A-10A sea también difícil. A pesar de su velocidad relativamente lenta, las cosas pasan muy rápidas y el piloto debe estar siempre atento ante el peligro de volar tan cerca del suelo. Debe saber tanto las capacidades como las limitaciones del avión, y para sobrevivir en un medio muy amenazado debe ser capaz de volar el A-10A a sus actuaciones máximas. Puede utilizar la sobresaliente maniobrabilidad del aparato para el combate e incluso para un piloto de la experiencia del coronel Studer "su capacidad de viraje es fantástica: los ángulos generados imponen cierto respeto." Otro problema con el que se enfrenta un piloto no experimentado



R. Burgess



81.ª TFW

Abajo: Aviones A-10A del 510.º Escuadrón de Caza Táctica vuelven a la base de la RAF en Bentwaters tras una salida de entrenamiento. Superior, derecha: El capitán Susalla, del 510.º. Derecha: Durante un ejercicio en Alemania Occidental, los pilotos de los *Warthog* se enfrentan a su objetivo, un carro de combate T-62.

R. Bur


USAF/TRH


USAF/TRH

USAF/TRH


81.ª TFW

R. Burgess

con el A-10A es su equipo de comunicaciones. El aparato lleva tres radios, que le permiten hablar tanto con los restantes aparatos como con las fuerzas terrestres. A pesar de ello se requiere un alto grado de pericia para hacer frente a la carga operativa impuesta, y el teniente coronel Dennis Domin, oficial de operaciones del 510.° TFS, remarca con ironía que probablemente dos radios de las tres ya son demasiado. Con todo, y por regla general, las características del A-10A son muy adecuadas a su misión.

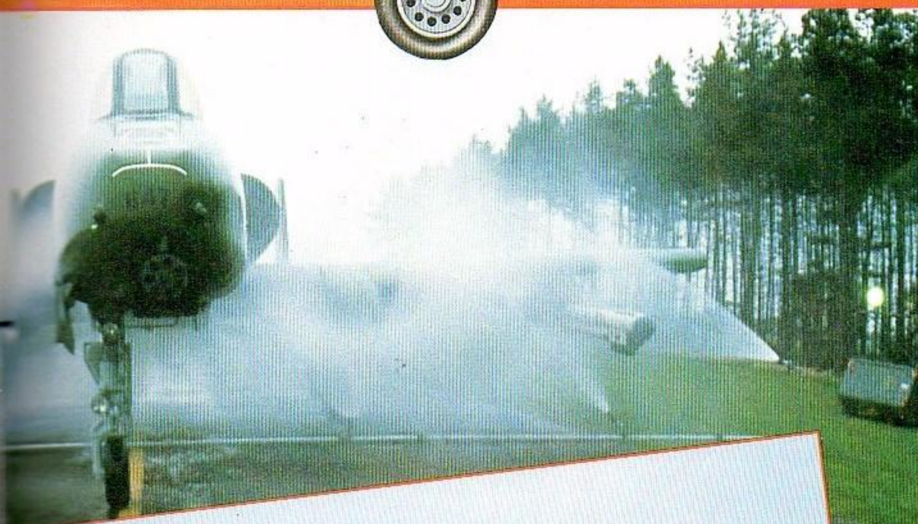
La 81.ª TFW sigue un riguroso programa de entrenamiento y sus pilotos pasan aproximadamente unos 90 días al año en alguna de las FOL de Alemania Occidental. Por regla general, cada escuadrón envía un destacamento de ocho aparatos para este despliegue, mientras que el resto de la unidad lleva a cabo



Arriba, izquierda: La silueta de un A-10A revela los rasgos angulosos que han hecho que los pilotos norteamericanos le llamen cariñosamente el *Warthog* (jabalí de río). Izquierda: El Fairchild A-10A Thunderbolt II. Propulsado por dos turbosoplantes General Electric TF34-100, tiene una velocidad máxima de 680 km/h y un alcance en ataque de 1 000 km.

ejercicios en Gran Bretaña. Así, durante una semana más ajetreada de lo habitual, en junio de 1986, las *Buzzards* (aguilas ratoneras) del 510.° TFS efectuaron más de 100 salidas, incluido un despliegue al FOL de Leipheim al mando del oficial en jefe del escuadrón, el teniente coronel Art Hedlund. La mayor parte del entrenamiento de vuelo táctico se lleva a cabo sobre Alemania Occidental, ya que allí se dispone de más áreas militares para volar a baja cota que Gran Bretaña y, lo que es más importante, permite a los pilotos de los *Warthog* entrenarse en época de paz sobre las áreas que posiblemente se convertirían en sus zonas de combate en caso de guerra. Incluso las áreas restringidas que no pueden sobrevolarse son reconocidas por los pilotos de los A-10A a bordo de helicópteros del Ejército de EE UU o a pie.

La mayoría de las salidas efectuadas en Gran Bretaña se dedican a practicar en los polígonos de tiro de la costa oriental, donde los pilotos pueden ejercitarse tanto con el cañón como en el lanzamiento de





R. Burgess

Superior, izquierda: El panel de instrumentos, con el teclado de selección y accionamiento de armas a la izquierda. Extremo izquierdo: El teniente coronel Ken Joyce del 78.° Escuadrón de Caza Táctica. Interior, izquierda (de izquierda a derecha): Al romper la formación, el piloto de un A-10A muestra la gran agilidad de este avión. Una patrulla de dos Thunderbolt despega de Bentwaters, mientras se destaca claramente delante del cañón rotatorio un deflector de humo. Éste impide que el humo del arma perturbe el funcionamiento de los motores del avión. Arriba, izquierda: Un A-10 es rociado con agua para prevenir los peligros de la corrosión.

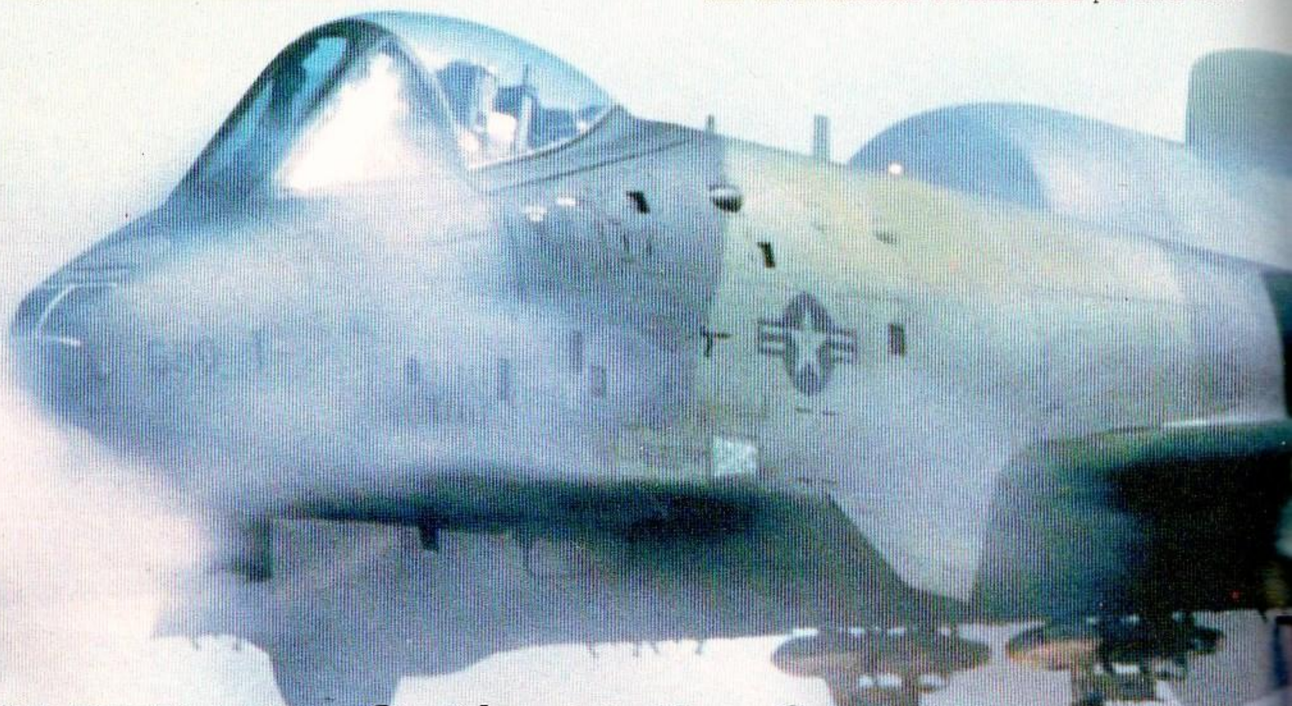
armas. El proceso de aprendizaje es continuo. Para los pilotos recién incorporados que han aprendido a volar el A-10A con la 355.ª Ala de Entrenamiento Táctico en la base de Davis-Monthan, en Arizona, existe una imperiosa necesidad de adaptarse a los requerimientos existentes en el escenario europeo. Después de una experiencia de aproximadamente un año y unas 400 horas de vuelo como puntos, han obtenido la suficiente experiencia para ser considerados líder de patrulla. "Nos autoeducamos" afirma el teniente Bobby Concannon (que es un líder de patrulla): "el aprendizaje comienza después de la preparación básica habitual."

Una de las cualidades que debe adquirir un piloto de *Warthog* es la del tiro aire-tierra y, puesto que el aparato no dispone de sistemas de puntería computerizados, esto no es precisamente una tarea fácil. No obstante, si se utiliza apropiadamente, el cañón GAU-8/A Avenger de 30 mm es un arma impresionante y muy eficaz. Su velocidad inicial es tan alta que incluso los proyectiles macizos empleados para prácticas pueden destruir un vehículo no blindado. La carga de munición habitual es una mezcla de proyectiles perforantes y rompedores incendiarios, estos últimos para atacar vehículos escasamente blindados. La otra arma contracarro del A-10A es el misil aire-superficie AGM-65 Maverick, del que lleva una carga normal de cuatro a ocho unidades. El AGM-65B dispone de un sistema de guía electroóptico que el piloto "fija" sobre el objetivo antes de lanzar el misil. Esto se realiza mediante una pantalla de televisión montada en la cabina y en la que aparece la escena que "ve" el sistema de guía del propio misil. El piloto, tras emplear un control montado en la palanca de mando, centra las retículas de la pantalla sobre el objetivo, las "fija" sobre éste y dispara el misil. Por tanto, la dirección es totalmente automática y el piloto puede ahora centrar su atención en un segundo objetivo o bien realizar una maniobra evasiva si lo necesita.

Abajo: Envuelto en humo, el temible cañón de un A-10A lanza una ráfaga de proyectiles de 900 gramos en pleno vuelo. El cañón GAU-8/A Avenger de 30 mm (abajo) constituye el armamento principal del A-10A y es el arma de tiro rápido más potente instalada en un avión. Está protegida por un blindaje de titanio (extremo derecho) y tiene una inclinación de dos grados hacia abajo desplazada hacia la izquierda para que el fuego de los cañones esté en la línea de vuelo del aparato. Sus proyectiles perforantes y rompedores pasan del tambor a la recámara gracias a un mecanismo hidráulico, aunque el peligro de recalentamiento impide disparar ráfagas superiores a 10 segundos separadas por un período de enfriamiento de un minuto. Superior, derecha: Municionamiento del cañón del *Warthog*.

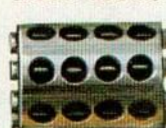
El A-10A, con sus once soportes de carga externos y un peso máximo de armas de 7 250 kg, es capaz asimismo de llevar una amplia gama de armamento convencional de caída libre. Aunque éste puede lanzarse con precisión mediante el bombardeo en picado, ello podría significar el sobrevuelo del blanco y exponer, por tanto, al aparato a un alto riesgo de ser alcanzado por los misiles y los cañones antiaéreos. A pesar de todo, la 81.ª TFW hace prácticas con bombas de caída libre y está equipada con unidades de bombas de racimo Rockeye II para su empleo contra los medios blindados enemigos.

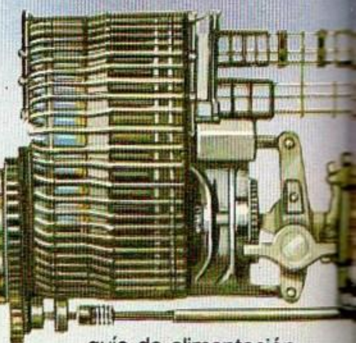
Una de las ayudas para el bombardeo de precisión son los informes de corrección del viento suministrados al presentador frontal de datos mediante el sistema de navegación inercial (INS) Litton. Este equipo no estaba instalado en el A-10A cuando entró en servicio, pero la modificación ha facilitado enormemente el trabajo del piloto. Su función primaria es la de navegación del aparato hacia el área del objetivo con una pérdida mínima de tiempo. A pesar de todo, aunque es un sistema muy preciso y seguro (el teniente Scott Purdie sólo ha experimentado en una ocasión un fallo del INS en el A-10A), los pilotos aún necesitan mantener una comprobación independiente de su posición mediante la utilización de mapas. Una vez que el A-10A se encuentra sobre el área del objetivo se puede facilitar el problema de la localización de los blancos individuales mediante la utilización de un buscador de iluminación por láser Pave



Cañón rotativo GAU-8/A

Calibre 30 mm
Munición perforante pesada
Número de tubos siete
Alimentación por mecanismo hidráulico
Longitud 671 cm
Peso 1 856 kg





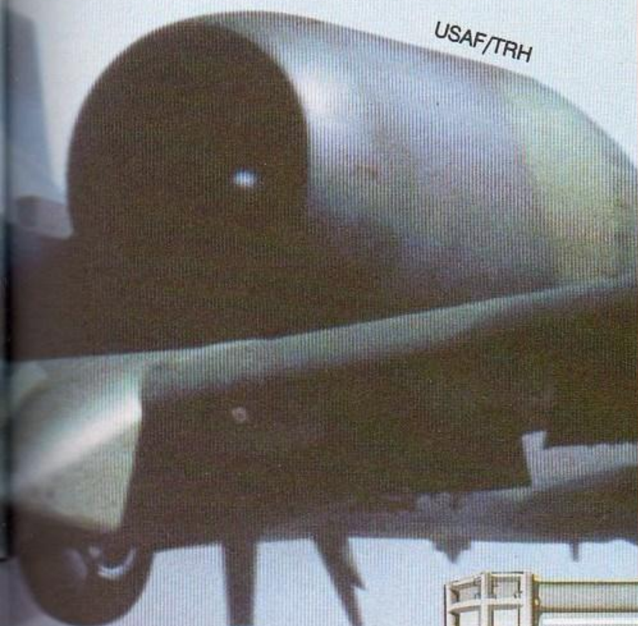
Cadencia de tiro 2 100 ó 4 200 dpm
Velocidad inicial 1 714 m por segundo

Penny. Éste puede adquirir un blanco iluminado por el designador láser de un controlador aéreo avanzado (FAC) y luego indicar su posición al piloto a través del presentador frontal.

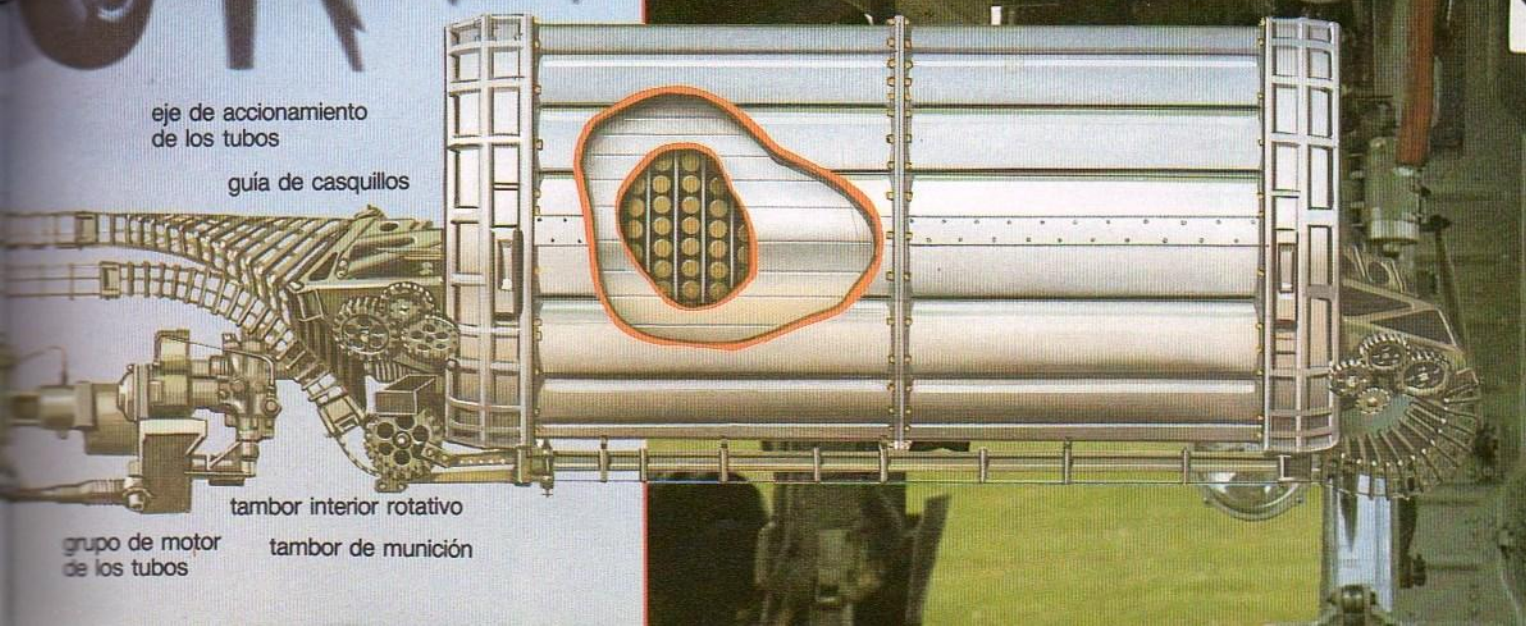
La elección del armamento puede dictarse en gran manera por la oposición encontrada sobre el área del blanco. El cañón del A-10A podría emplearse probablemente en un ataque inicial, y más todavía ante la ausencia de fuego antiaéreo. Sin embargo, si el aparato corre el riesgo de ser alcanzado, el piloto puede decidir activar y lanzar un misil aire-superficie (ASM) AGM-65 Maverick contra la fuente del fuego antiaéreo y desde una distancia superior. Los carros son el principal enemigo del *Warthog*, pero puesto que los cañones antiaéreos pueden evitar que un piloto apunte con precisión su armamento, es importante acabar con ellos antes. El cañón GAU-8/A puede apuntarse y dispararse más rápidamente que activar y lanzar un misil y, además, se lleva abundante munición (hasta 1 350 proyectiles), pero no así de misiles, que son muy limitados. El A-10A normalmente opera por parejas, pero, si se requiere un aumento del potencial de fuego, puede utilizarse una formación de cuatro aparatos, ya que la 81.ª TFW gasta un tiempo considerable en practicar la coordinación de vuelo entre dos parejas de A-10A.

La cooperación directa es también clave si se quiere trabajar aunadamente con los helicópteros AH-1 Cobra del Ejército de EE UU y con la artillería. Los *Warthog* de la 81.ª TFW podrían aprovechar estos


R. Burgess


USAF/TRH



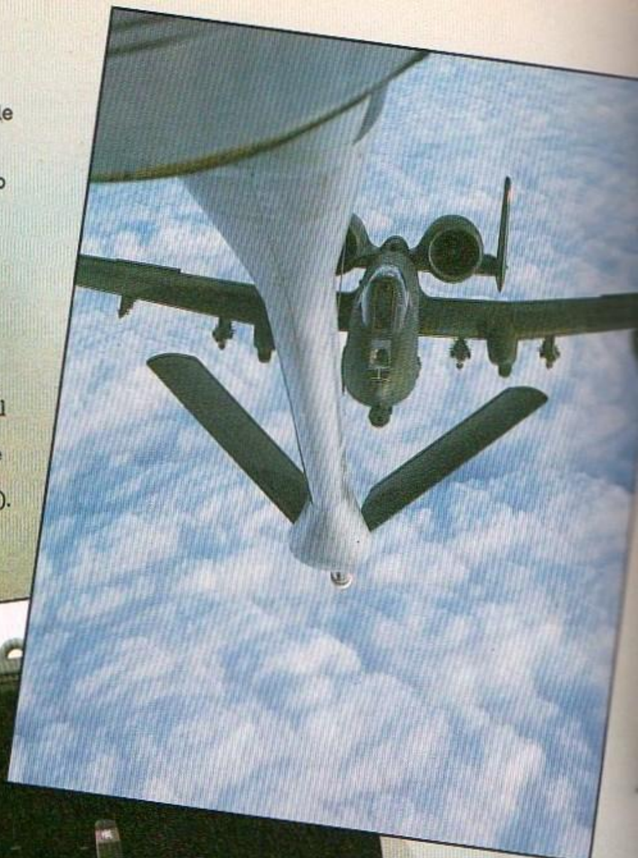




LAS "AGUILAS RATONERAS"

El 510.° Escuadrón de Caza Táctico se formó originalmente como 625.° Escuadrón de Bombardeo (en Picado) en febrero de 1943, equipado con aviones Douglas A-24. Sin embargo, no actuó en bombardeos en picado y se le rebautizó 510.° Escuadrón de Cazabombardeo en agosto de 1943 y se requipó con Bell P-39 Airacobra. En marzo de 1944, la unidad se trasladó a Gran Bretaña como componente del 405.° Grupo de Cazabombardeo, equipado con aviones Republic P-47 Thunderbolt. El escuadrón volvió después a Estados Unidos y fue desactivado en octubre de 1945 en Camp Kilmer, Nueva Jersey. El 510.° reapareció en diciembre de 1952 como escuadrón de cazabombardeo, equipado con Republic F-84 Thunderjet y en la base de Goodman, en Kentucky. Se trasladó a la base de Langley, Virginia, en abril de 1953 y se le requipó con North American F-100 Super Sabre. En julio de 1958 el escuadrón fue nuevamente desactivado junto con su unidad tutora, la 405.ª Ala de Cazabombardeo. Nueve meses después, el 510.° se volvió a formar, de nuevo con aviones F-100 y basado en Clark, Filipinas. Fue asignado a la 3.ª Ala de Caza Táctica (TFW) en la base de England, Louisiana, en marzo de 1964 y se trasladó a la de Bien Hoa, Vietnam del Sur, en noviembre del año siguiente. Durante cuatro años de operaciones en el Sudeste asiático, los F-100 del escuadrón efectuaron unas 27 200 misiones. Desactivado el 15 de noviembre de 1969, el 510.° Escuadrón de Caza Táctica se convirtió en el segundo integrante de la 81.ª TFW en equiparse con los A-10A en 1979.
Arriba: La insignia del 510.° TFS.

Derecha: Un A-10A se prepara para recibir la pértiga de respostaje de un avión cisterna KC-135. Aunque esta operación no constituye un elemento importante de las actuaciones de combate de los A-10, sí facilita el rápido despliegue de la 81.ª Ala de Caza Táctica a cualquier área de contención como parte de las fuerzas de reacción rápida estadounidenses. Abajo: Personal de tierra de la 81.ª TFW controla los movimientos de un A-10A mientras sale de su hangar reforzado. Como parte de la estrategia operacional del ala, sus aviones se dispersan de modo rotativo en Emplazamientos Operativos Avanzados. Aunque son semiautónomos, carecen del equipo necesario para un mantenimiento a gran escala, que suele ser responsabilidad del personal de tierra de las bases Bentwaters y Woodbridge (fotografía principal). Inferior, izquierda: Justo detrás de este especialista se puede ver el contenedor que alberga al equipo de contramedidas electrónicas (ECM).



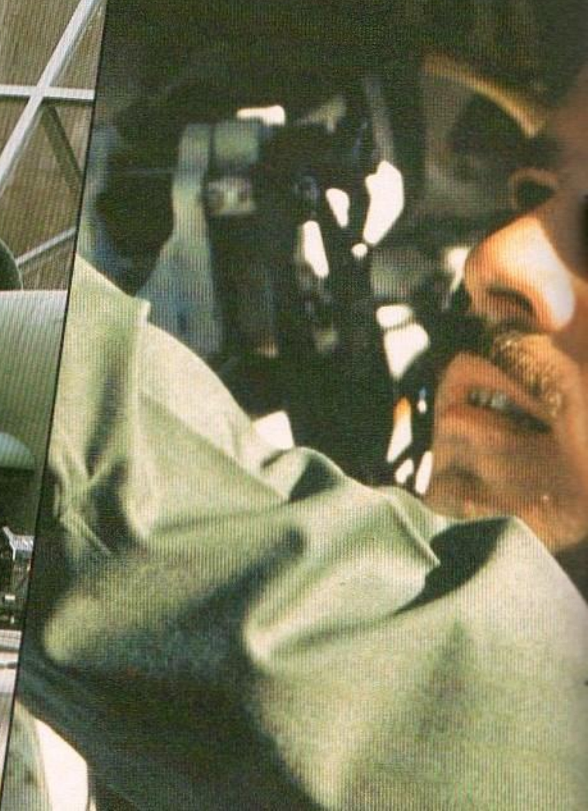
81.ª TFW



R. Burgess



R. Burgess



elementos para mantener un fuego continuo sobre las defensas antiaéreas y los carros enemigos mediante la utilización de tácticas de Equipo de Ataque Aéreo Conjunto (JAAT). El aparato podría estar en contacto por radio con los helicópteros de observación y también con los de ataque, así como con las fuerzas terrestres. El cronometraje puede ser un problema en este tipo de tácticas, especialmente en lo que se refiere a la artillería. Sin embargo y puesto que ésta última puede ser muy útil, sobre todo en los duelos con los sistemas de defensa aérea enemigos, el teniente coronel Domin es partidario de que debería realizarse un número mayor de ejercicios de coordinación entre los *Warthog* y la artillería. En términos generales, toda cooperación con el Ejército resulta extremadamente provechosa. La 81.ª TFW dispone de un oficial de enlace con el Ejército y trabaja frecuentemente con FAC de los distintos mandos de la OTAN. No existen problemas de coordinación de trabajo entre los helicópteros y los A-10A en un mismo espacio aéreo, ya que los primeros vuelan a ras de la copa de los árboles y más bajo, por lo que dejan todo el espacio aéreo por encima de ellos para los *Warthog*.

Mientras que el ocultamiento en el terreno se considera como la principal defensa del A-10A contra los cañones antiaéreos y los SAM, en áreas tales como las llanuras de Alemania del Norte los A-10A deben delegar su protección a los sistemas de ECM. Cada aparato porta un contenedor de interferencias que puede ocuparse de las amenazas externas mediante una serie de bandas de frecuencia preseleccionadas más que en la interferencia de los sistemas de radar individuales del enemigo. El A-10A también posee un receptor de alerta radar que avisa al piloto de la amenaza de los radares del enemigo y puede lanzar dipolos o bengalas para desviar los misiles guiados por infrarrojos.

La intención del piloto será siempre evadir el fuego enemigo desde tierra, aunque el *Warthog* es capaz de soportar y absorber una tremenda cantidad de daños en combate. El piloto se sienta sobre una "bañera" blindada de titanio que puede soportar impactos directos de cañón de 23 mm, incluso a escasa distancia. El sistema de combustible es autosellante y si el aparato pierde la potencia hidráulica puede volar aún gracias a un sistema de control manual. El A-10A está asimismo diseñado para permanecer en el aire tras la pérdida de uno de los motores, una de las derivas o incluso media semiala. En el suelo, el A-10A podría ser también un blanco difícil, ya que opera desde refugios reforzados en sus aeródromos permanentes y requiere una carrera de despegue de menos de 900 m. Asimismo su capacidad de actuar sobre superficies no preparadas le permite operar desde aeródromos con pistas no pavimentadas e incluso la 81.ª TFW ha volado desde tramos de la red de carreteras alemana durante algunas maniobras.

Los aviones de caza enemigos representarían escasos problemas para los *Warthog*, aunque los pilotos de la 81.ª saben que existen otros tipos de cazas aliados, mucho más sofisticados, encargados de esta tarea e igualmente que el A-10A aparece en los últimos lugares de la lista de prioridades de objetivos de los pilotos de caza soviéticos. A pesar de todo, existe tal amenaza y la 81.ª TFW realiza habitualmente prácticas defensivas contra los F-5E Tiger del 527.ª Escuadrón Agresor de la USAF y los Lightning y Phantom de la RAF. Estos ejercicios proporcionan cierta confianza a los pilotos de los *Warthog* de que su vuelo a baja cota y su camuflaje le confieren una buena defensa contra los cazas enemigos. Puesto que para los pilotos de superioridad aérea "la velocidad es la vida", la mayoría serían muy reacios a bajar a ras del suelo e involucrarse en un combate de maniobra cerrada con un A-10A. Es más, la 81.ª TFW armará en fecha próxima a sus A-10A con misiles aire-aire AIM-9L Sidewinder, lo que los convertirá en unos oponentes aún más peligrosos.



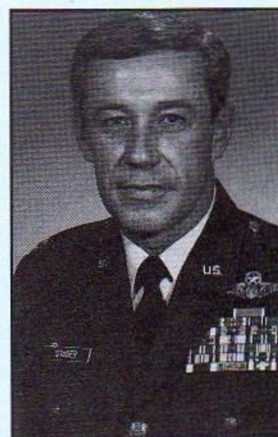
La AMU es la encargada de rearmar y repostar a los aviones entre salida y salida

El apoyo de mantenimiento para los escuadrones de A-10A lo suministran las AMU o Unidades de Mantenimiento Aeronáutico, que son parte de los mayores Escuadrones de Generación Aeronáutica y responsabilidad última del vicecomandante de mantenimiento del ala. Cada AMU está asociada a un escuadrón de vuelo (la 510.ª AMU apoya al 510.° TFS, por ejemplo, y así todos los restantes). La 510.ª AMU, al mando del capitán Casebeer, su único oficial, está compuesta por 156 soldados y suboficiales, que reúnen entre todos los conocimientos necesarios para el mantenimiento en la línea de vuelo de los aparatos. Ello requiere la localización, desmontaje y sustitución del equipo en mal estado o averiado, mientras que los subsiguientes trabajos de acondicionamiento corren a cargo del Escuadrón de Reparación de Componentes. La AMU también es responsable del repostaje de combustible y rearme entre las salidas, y el tiempo total de reabastecimiento es de sólo 15 minutos.

El espíritu combativo de la 81.ª Ala de Caza Táctica y la profesionalidad de todo su personal, de vital importancia en caso de guerra, quizá se pueda resumir mejor con las palabras de un piloto de A-10A que, asignado a la Escuela de Armamento de Caza de la USAF en la base de Nellis, hablaba así con un piloto de caza dedicado a la superioridad aérea: "Puedes derribar todos los MiG que quieras, pero si regresas a la base y te encuentras a un jefe de carros soviético desayunando en el bar de tu escuadrón, Jack ¡has perdido la guerra!"

CORONEL WILLIAM A. STUDER

El coronel Studer (abajo) se tituló como piloto de la USAF en 1961; en 1964 se unió a los Comandos Aéreos en Hurlburt Field, Florida, y voló posteriormente en operaciones con el 311.° Escuadrón de Comando Aéreo en Vietnam del Sur. En 1969 Studer completó una segunda estancia en el Sudeste asiático con el 469.° Escuadrón de Caza Táctica (TFS) en la base tailandesa de Korat. Studer efectuó un total de 164 misiones de combate con Phantom, incluidas 60 como controlador aéreo avanzado. De agosto de 1971 a junio de 1974 el coronel Studer sirvió como oficial al mando del 19.° y el 34.°


81.ª TFW

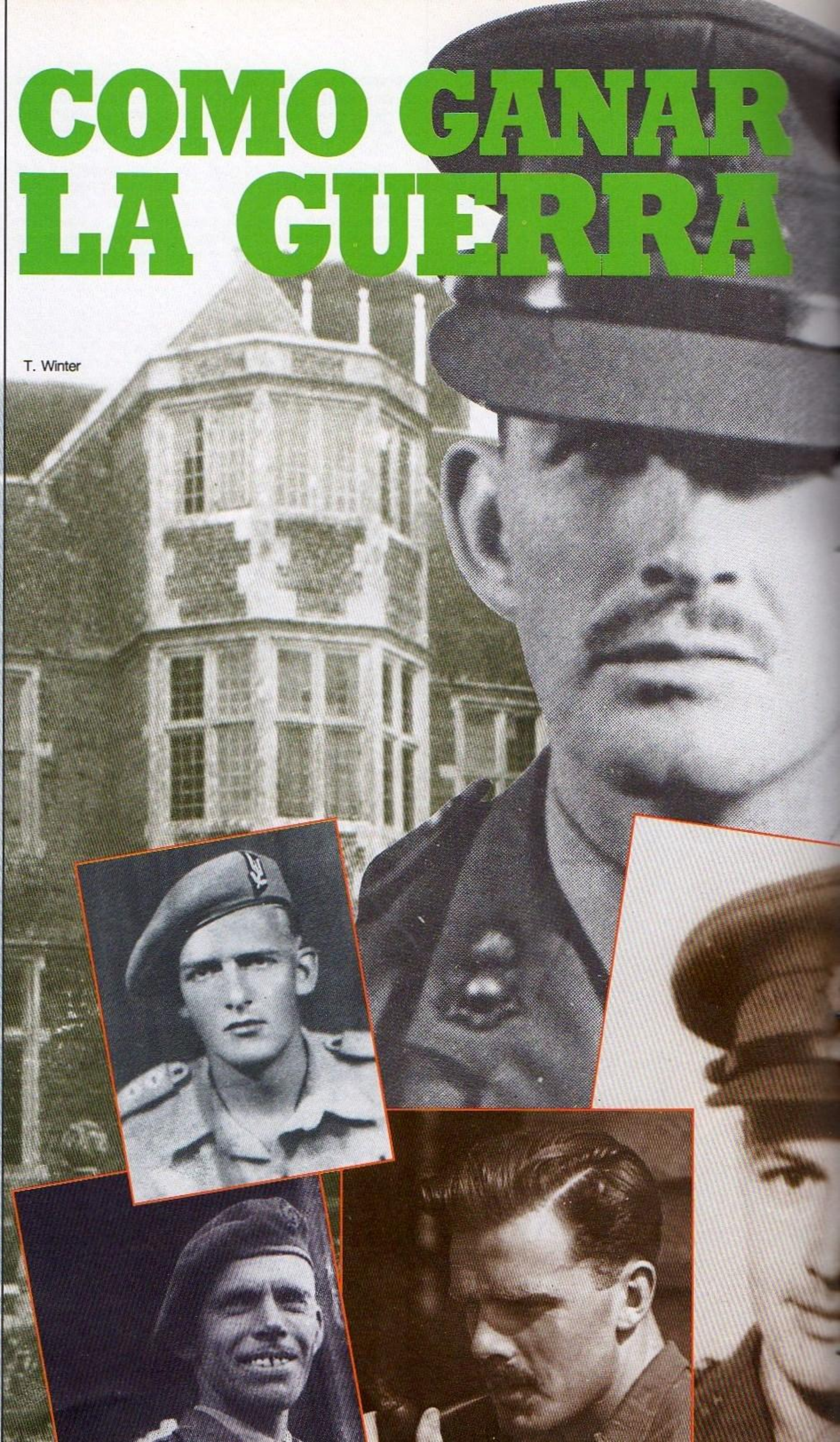
Escuadrones Cadete en la Academia de la Fuerza Aérea en Colorado Springs. Después entró en el Colegio de Mando Aéreo y Estado Mayor de la base de Maxwell, Alabama y, tras graduarse, sirvió con el 334.° TFS de la 4.ª Ala de Caza Táctica como jefe de vuelo, oficial adjunto de operaciones y, finalmente, como oficial de operaciones. Tras ser destinado a la 86.ª TFW en la base de Ramstein, Alemania Occidental, el coronel Studer estudió en el Colegio de Guerra Aérea antes de cualificarse en estado mayor en Washington DC y en el Cuartel General de la Fuerza Aérea de EE UU en Europa. En 1984 fue nombrado vicecomandante de la 10.ª Ala de Reconocimiento Táctico en Alconbury, y tomó el mando del ala un año después. El coronel Studer se convirtió en el comandante de la 81.ª Ala de Caza Táctica en marzo de 1986.

LA FUERZA DE INCURSIÓN A PEQUEÑA ESCALA

En términos de fuerzas convencionales y demás personal utilizado por el Ejército británico y la Ejecutiva de Operaciones Especiales (SOE), la Fuerza de Incursión a Pequeña Escala no estaba ni en lo uno ni en lo otro. A instancias de la SOE, del Servicio Secreto británico, el mando operacional de este grupo especial de incursores perteneció primero a la SOE y después al Cuartel General de Operaciones Combinadas (COHQ). En los primeros días de la SSRF, el Almirantazgo la consideró con reparos, pues se negó a admitir el empleo de su arrastrero Brixham en acciones a través del canal y después incluso llegó al *Foreign Office*. Incluso bajo el control de lord Louis Mountbatten, siguió con problemas. Según consta en los archivos de la SOE, tuvo "mucha libertad de acción" durante las operaciones a través del Canal, pero la misma fuente afirma también que sus incursiones en la costa bretona "se repartían de modo ambiguo entre el mando de la SOE y el del Cuartel General de Operaciones Combinadas" hasta que finalmente se firmó un acuerdo entre los dos grupos el 17 de diciembre de 1942. Desgraciadamente esto no solucionó el problema de quién tenía la responsabilidad estratégica de las zonas en las que se operaba, pues el Servicio Especial de Inteligencia (SIS) necesitaba que no se tocase la costa bretona mientras que el COHQ consideraba su deber atacar a los alemanes siempre que pudiese. Este conflicto de intereses significó el fin de la SSRF. Aunque la unidad atravesó un período de considerable expansión y, bajo el nombre clave de 62.º Comando, comenzó a preparar unidades tan vitales como los Grupos Piloto (de Asalto) de Operaciones Especiales (COPP) y el Escuadrón Especial de Botes, en enero de 1943 los jefes de estado mayor dieron unas instrucciones que hacían prácticamente imposibles las incursiones de la SSRF en la costa francesa. La Fuerza de Incursión a Pequeña Escala se disolvió en abril de 1943.

COMO GANAR LA GUERRA

T. Winter





Durante la Segunda Guerra Mundial, los valientes comandos de la Fuerza de Incursión a Pequeña Escala realizaron ataques relámpagos contra objetivos del Eje.

En enero de 1942, un pequeño grupo de hombres muy bien adiestrados llevó a cabo una de las operaciones más extraordinarias de la Segunda Guerra Mundial. Tan secreta fue su empresa –y tan potencialmente peligrosa para las relaciones entre los países implicados– que incluso hoy, 45 años después, algunas de las carpetas oficiales sobre el tema permanecen selladas. El pequeño grupo de comandos de élite protagonista de la misión fue la Fuerza de Incursión a Pequeña Escala.

El impulso necesario para la formación de este grupo de hombres tan especial llegó de tres fuentes distintas: un joven oficial de comandos, el capitán March-Phillipps (o Gus, como todos le llamaban), un subalterno del 7.º Comando (la unidad de Gus) llamado Jan Nasmyth y el general de brigada John Gubbins, cabeza del grupo londinense de la Ejecutiva de Operaciones Especiales (SOE). En un ensayo titulado *Como ganar la guerra*, Nasmyth había teorizado sobre cuántos soldados se podían mantener en territorio enemigo sin establecer contacto con la población local para conseguir alimentos o refugio. Cuando Gus leyó las propuestas de Nasmyth supo inmediatamente que aquél era el tipo de fuerza que él quería dirigir: un pequeño grupo de individuos altamente capacitados que sembrase la destrucción en territorio enemigo.

Por otra parte, Gubbins necesitaba precisamente un grupo parecido que actuase como enlace y ayudase a preparar al creciente número de agentes que trabajaban en territorio ocupado. Tras leer el ensayo de Nasmyth, reclutó a Gus, junto al teniente Geoffrey Appleyard como su segundo al mando, para formar una pequeña fuerza que operase al otro lado del canal de la Mancha bajo el mando de la SOE. A Gus se le ocurrió la idea de utilizar una embarcación con casco de madera para no haberse de preocupar de las minas magnéticas y, así, se requisó un arrastrero Brixham llamado *Maid Honor*, que había sido convertido en yate, y fue enviado a una parte oculta del puerto de Poole, en Dorset. Allí, Gus instaló su cuartel general en un bar cercano y se lanzó a un vigoroso programa de entrenamiento.

Appleyard fue el primero en actuar. Él y otro miembro del grupo de Gus, un francés llamado Andre Desgranges, desembarcaron en el golfo de Vizcaya con un submarino y recogieron a dos agentes. La noche era tempestuosa y una de las dos canoas que iban a emplear resbaló y se perdió en el mar. Appleyard decidió ir solo y, a pesar de que su canoa estaba construida para transportar sólo dos hombres, consiguió traer de vuelta al submarino a ambos agentes. Por ello fue condecorado con la Cruz Militar.

Tras unos meses de espera, se desplegó por fin toda la fuerza justo en el tipo de operación para la que había sido preparada. La SOE sospechaba que submarinos alemanes operaban por las calas y ríos del África Occidental, en donde sus buques de abastecimiento se podían ocultar fácilmente. Se decidió que Gus y sus hombres navegasen hasta la zona, rastreasen a los buques de abastecimiento y los destruyesen. El *Maid Honor* se modificó para esta misión con la instalación de una cabina de cubierta abatible que escondía un cañón Vickers Mk 8 de 2 libras, mientras que en la popa se ocultaron cuatro cargas de profundidad bajo un montón de redes de pesca. Cuando se les preguntó sobre ello, Gus respondió alegremente que "si no podemos hundir un submarino de ningún otro modo, echaremos las redes al océano. El submarino avanzará hacia su perdición, seguido de cerca por nosotros."

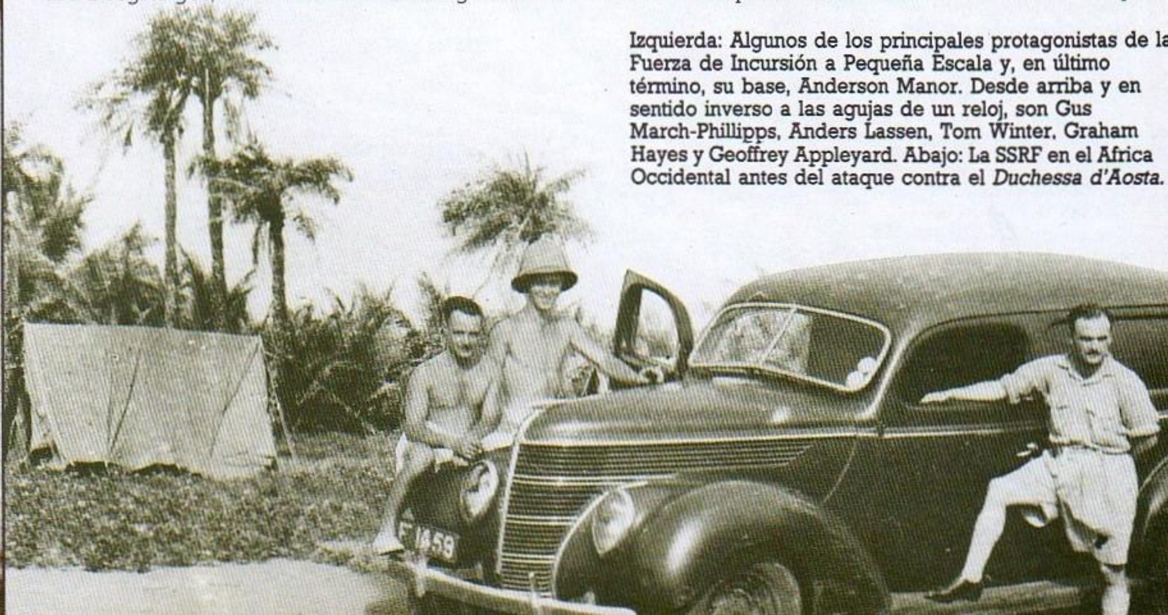
Mientras Appleyard y el cuerpo principal de la "Fuerza *Maid Honor*", como entonces se la llamó, marchaban por delante en un transporte de tropas, Gus y su tripulación llevaron la embarcación a Freetown, en Sierra Leona. Allí, los dos grupos se encontraron e instalaron el campamento. En los meses siguientes, Gus y sus hombres peinaron cuidadosa y discretamente la zona en busca de suministros ocultos para submarinos, pero mientras buscaban, la SOE dio con una misión aún más importante para ellos.

El *Nuneaton*, al mando del teniente Graham Hayes, se acercó a los dos mercantes alemanes

Resguardados en el puerto neutral de Santa Isabel, en la isla española de Fernando Poo, en el golfo de Guinea, había dos pequeños buques mercantes alemanes y otra embarcación mayor italiana. En Londres había bastante preocupación por la posibilidad de que se utilizasen para reabastecer los *U-boote* que operaban en el área y se decidió que debían ser capturados. Este plan, denominado operación *"Postmaster"*, tuvo al principio la oposición del *Foreing Office*, preocupado por no desequilibrar la neutralidad española, pero al final Gus recibió órdenes de zarpar para Lagos, en Nigeria.

Puesto que el *Maid Honor* era inadecuado para

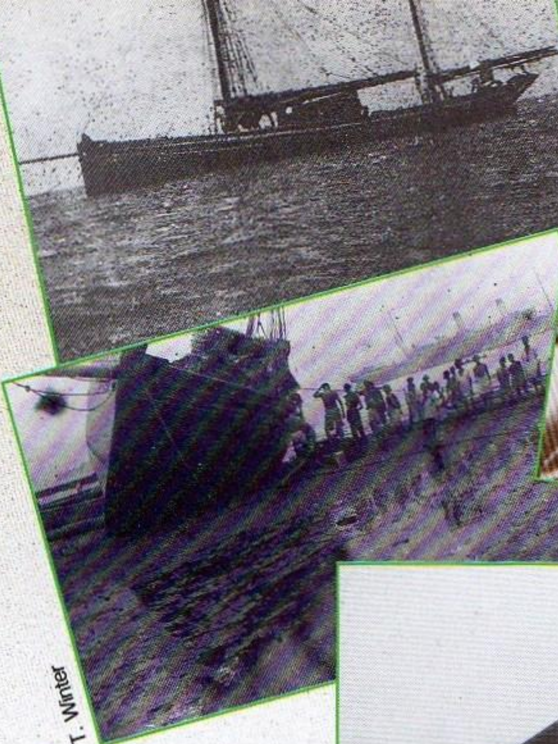
Izquierda: Algunos de los principales protagonistas de la Fuerza de Incursión a Pequeña Escala y, en último término, su base, Anderson Manor. Desde arriba y en sentido inverso a las agujas de un reloj, son Gus March-Phillipps, Anders Lassen, Tom Winter, Graham Hayes y Geoffrey Appleyard. Abajo: La SSRF en el Africa Occidental antes del ataque contra el *Duchessa d'Aosta*.



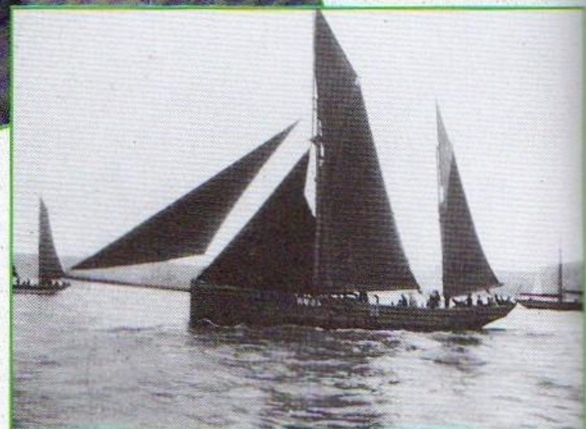
esta empresa, se consiguieron dos remolcadores para transportar el grupo desde Lagos a Santa Isabel. Gus y unos 20 hombres zarparon de Lagos el 11 de enero de 1942 y llegaron a Fernando Poo la noche del 15 de enero. Al filo de la medianoche, tras esperar que desconectaran las luces portuarias, los dos remolcadores entraron en el puerto. El *Vulcan*, con Gus y Appleyard a bordo, se dirigió al mayor de los buques enemigos, el *Duchessa d'Aosta*, mientras que el *Nuneaton*, bajo el mando del teniente Graham Hayes, se acercó a los dos mercantes alemanes, anclados uno junto al otro.

Según lo planeado por los agentes aliados locales, todos los oficiales de los buques estaban en tierra cenando, por lo que no costó casi nada dominar a las tripulaciones. Sin embargo, uno de los miembros del grupo incursor pensó que iba a entablar una lucha con el enemigo cuando, con un cuchillo en una mano y una pistola en la otra, saltó sobre la cubierta del buque italiano. Mientras avanzaba en la oscuridad sintió cómo algo pasaba corriendo entre sus piernas. Creyó que era un tripulante dominado por el pánico, pero resultó ser uno de los cerdos que los italianos guardaban a bordo.

Se emplearon cargas para cortar las amarras y, acto seguido, ambos remolcadores hacían su camino de vuelta a Lagos tirando de los tres buques tras de sí. Sólo entonces se dieron cuenta los españoles de lo que sucedía pues antes creyeron que las explosiones habían sido causadas por una incursión aérea. La operación fue un completo triunfo y el *Duchessa d'Aosta* constituyó entonces la captura más importante de la guerra. Seguidamente, Gus fue condecorado con la DSO, Appleyard recibió una banda para su MC y Hayes recibió la MC.


T. Winter

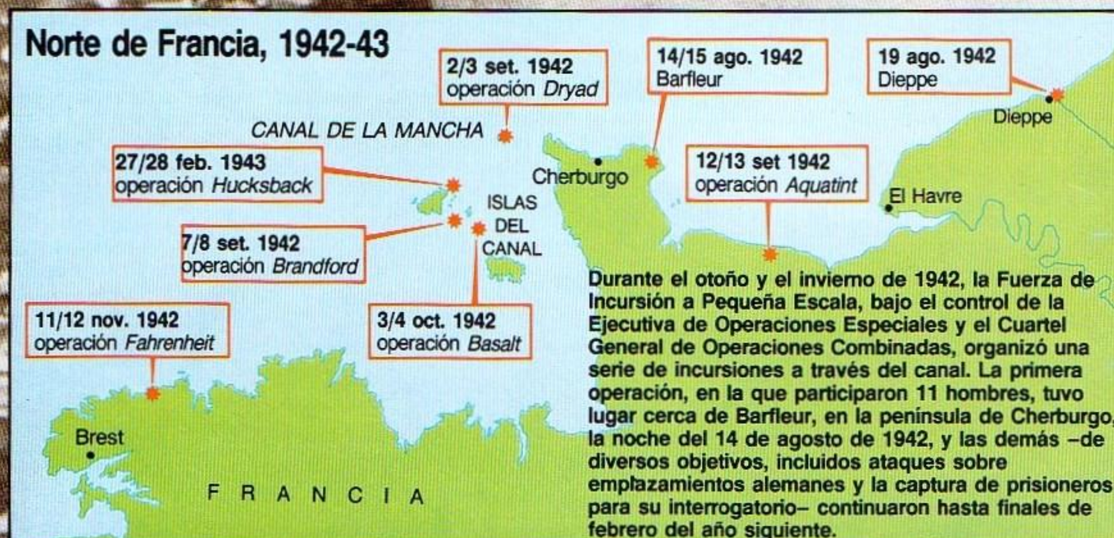

T. Winter

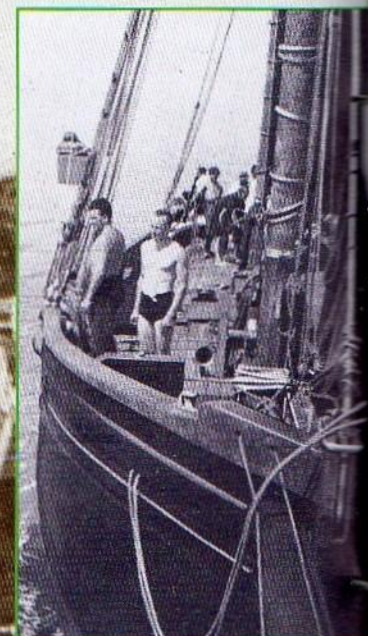


El yate *Maid Honor* (derecha) fue requipado para la SSRF (superior), con un cañón de 2 libras instalado en una toldilla abatible. Arriba: El *Maid Honor*, tras llegar al África Occidental, es sometido a reparaciones antes de la misión en Fernando Poo.



Superior, derecha: El capitán Blake Glanville, patrón original de la embarcación Brixham *Maid Honor*, que enseñó a la SSRF todo lo que necesitaban saber acerca de su gobierno. Abajo: A bordo del *Maid Honor*. Derecha: El puerto de Santa Isabel, en el que el *Duchessa d'Aosta* (recuadro) fue capturado por la SSRF durante la operación *"Postmaster"*.





Al mes siguiente de la operación *"Postmaster"*, lord Louis Mountbatten, entonces Jefe de Operaciones Combinadas, propuso a los jefes de estado mayor que se formase una fuerza anfibia de sabotaje de unos 50 hombres para operar bajo su dirección personal. Se aprobó y Gus y sus hombres volvieron a Gran Bretaña para formar su núcleo. Gus instaló su cuartel general de entrenamiento en Anderson Manor, en Dorset, y comenzó a reclutar más miembros para su nuevo grupo, denominado ahora oficialmente Fuerza de Incursión a Pequeña Escala (SSRF). La mayoría de los nuevos reclutas eran oficiales, y la idea consistía en que adquiriesen experiencia práctica en incursiones antes de entrenar a otros grupos de incursores. Desgraciadamente, esta idea nunca se pudo poner en práctica.

En la SOE –que ahora compartía la responsabilidad de la nueva fuerza con el Cuartel General de Operaciones Combinadas– Anderson Manor pasó a llamarse Estación 62, mientras que la SSRF asumió el nombre clave de 62.° Comando. El entrenamiento fue duro y largo, y se experimentó largamente con diversos tipos de armas. Por ejemplo, el teniente Anders Lassen, un joven oficial danés que después recibió a título póstumo la Cruz Victoria, era muy diestro con el arco y la flecha, un arma silenciosa y letal que él manejaba con gran precisión. Sin embargo, las autoridades le prohibieron utilizar el arco en combate, al que describieron, de un modo algo irónico para muchos, como "un arma inhumana".

Los hombres también aprendieron a gobernar embarcaciones en cualquier condición meteorológica y practicaron constantemente inserciones a cubierto en playas desde las dos lanchas motoras que se les había asignado. Pronto se descubrió que las dos lanchas eran demasiado lentas y fueron sustituidas por la torpedera *MTB 344*, que Gus y sus hombres llamaron cariñosamente "el pequeño meón".

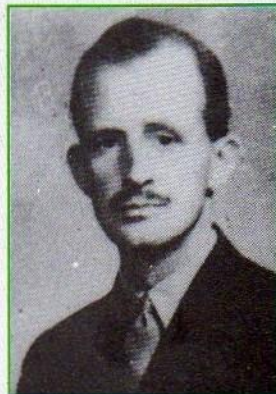
La primera operación de la SSRF se efectuó la noche del 14 de agosto de 1942, cuando once incursores dirigidos por Gus partieron para destruir un cañón antiaéreo al sur de Barfleur. A pesar de desembarcar en un lugar erróneo, la operación *"Barricade"* resultó un éxito, pues los incursores lucharon con los alemanes y mataron al menos a tres de ellos.

La semana siguiente, se enviaron seis miembros al fracasado desembarco de Dieppe y, en setiembre, se realizaron tres operaciones, la última de las cuales acarreó trágicas consecuencias a esta fuerza de élite. La primera, la operación *"Dryad"*, se efectuó la noche del 2 de setiembre, cuando 10 oficiales y otros dos hombres dirigidos por Gus atacaron el faro de Les Casquets, cerca de las Islas del Canal. La MTB se ancló a 700 m y el grupo remó hasta la orilla en un bote Goatley. Dos oficiales se quedaron en él mientras el resto trepó por un acantilado de 70 m. Se encontró un camino para sortear la alambrada defensiva y todo el grupo entró en el patio del faro sin ser descubierto. Según el plan prestablecido, los hombres se dividieron y tomaron sus objetivos. Se capturaron siete prisioneros sin un solo disparo, se destruyó la radio y se tomó el libro de códigos. Mientras reembarcaban, Appleyard se hirió un tobillo y otro oficial, el capitán Peter Kamp, se clavó accidentalmente un cuchillo en una nalga, pero los prisioneros fueron llevados a bordo y después resultaron una valiosísima fuente de información.

Cinco noches después tuvo lugar un reconocimiento de la Île de Barhou, en las Islas del Canal, y después, la noche del 12 de setiembre, se lanzó la operación *"Aquatint"*. Ésta exigía desembarcar al este de St Honorine, escalar algunos acantilados, acercarse a la aldea desde atrás y capturar un prisionero. Sin embargo, la noche era tan oscura que no se encontró el lugar donde escalar el acantilado, por lo que Gus decidió desembarcar en la propia St Honoriné. Su grupo de once hombres llegó a la orilla en un bote Goatley y estableció contacto casi inmediatamente con una patrulla alemana. Pero ésta superaba en número a Gus y sus hombres, quienes se vieron obligados a intentar una retirada, el Goatley volcó y Gus, que estaba herido, se ahogó. Algunos consiguieron llegar a la costa sin ser descubiertos, pero los restantes murieron o fueron capturados. Sólo Desgranges consiguió volver a Gran Bretaña. Hayes siguió libre algún tiempo antes de ser capturado y encerrado en la prisión de Fresnes, donde, nueve meses después, la Gestapo lo fusiló.

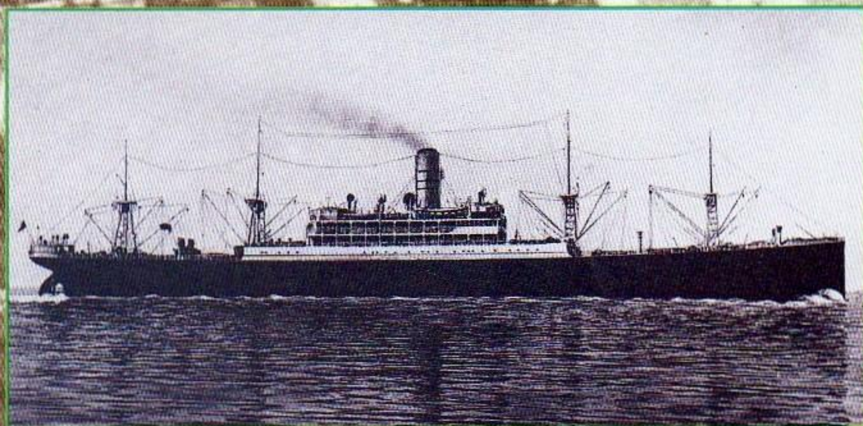
Sorprendieron a algunos alemanes en un hotel cercano y les maniataron para impedir que escapasen

La pérdida de su comandante y de muchos de sus mejores hombres supuso un duro golpe para la SSRF, pero tanto Appleyard, que se había visto obligado a permanecer a bordo de la MTB a causa de su tobillo


T. Winter

CAPITAN GUS MARCH-PHILLIPPS

Soldado regular de aspecto irregular, Gus March-Phillipps no tuvo paciencia para soportar la rutina militar en la paz y en 1931, a la edad de 23 años, renunció a su puesto para dedicarse a escribir novelas. Aunque tenía un temperamento voluble y tartamudeaba, era un líder nato y, cuando llegó la guerra, se ofreció voluntario inmediatamente. En 1940 se encontraba cuerpo a tierra en una playa de Dunquerke junto a un joven oficial, el teniente Geoffrey Appleyard. "Me s-siento como un m-m-maldito cobarde", confesó al oficial. Fue el comienzo de una gran amistad y, cuando el Ejército británico formó sus comandos, Gus, como comandante de escuadrón del 7.° Comando, eligió a Appleyard como subalterno. Las teorías de Gus sobre el entrenamiento de comandos pronto se hicieron famosas y, al formar y dirigir la "Fuerza *Maid Honor*" y después la Fuerza de Incursión a Pequeña Escala, tuvo ocasión de ponerlas a prueba. La devoción que inspiraba a sus hombres se hizo legendaria y el idealismo que añadió a la causa aliada lo hacía extraordinariamente valiente. "Es el único oficial del Ejército que he conocido", escribió Appleyard, "que se arrodilla junto a la cama durante 10 minutos antes de acostarse". Murió como él habría querido, en un momento de gran peligro, luchando contra el enemigo justo en el tipo de combate que él pensaba que ayudaría finalmente a ganar la guerra."



Abajo: Una fotografía tomada en 1983 de dos supervivientes de las operaciones de la SSRF en su primera reunión desde la guerra. A la izquierda, Leslie "Red" Wright que estrecha la mano a Tom Winter.


T. Winter

Abajo: La *MTB 344*, conocida por su tripulación como el "pequeño meón". El *Maid Honor*, inutilizado para el largo viaje de vuelta a casa, tuvo que ser abandonado en el África Occidental y la SSRF tuvo que actuar desde la MTB. Derecha: En el puente del "pequeño meón". Las dos esvásticas indican sendas *E-boote* alemanes destruidas y las líneas verticales testimonian las ocho incursiones de comando efectuadas por la embarcación.

herido, como las autoridades estaban decididos a que las operaciones continuasen. La noche del 3 de octubre se realizó una incursión en la isla de Sark; se la llamó operación *"Basalt"*. Siete hombres de la SSRF y cinco del 12.° Comando dirigidos por Appleyard desembarcaron con un bote *dory* en un lugar desierto de la costa con el fin de capturar prisioneros. Sorprendieron a algunos alemanes en un hotel cercano y les maniataron para impedir que escapasen. Sin embargo, en el camino de vuelta al bote sus prisioneros intentaron liberarse y, en la contienda que sobrevino, se disparó a dos de ellos y Lassen acuchilló a un tercero. Un cuarto consiguió escapar, pero el quinto fue amarrado al bote y los incursores escaparon con los alemanes pisándoles los talones.

El prisionero suministró alguna información vital y Appleyard fue condecorado con la DSO. Sin embargo, la incursión tuvo unas desagradables repercusiones: los alemanes, furiosos al encontrar a sus hombres muertos con las manos atadas, pusieron grilletes a todos los prisioneros que habían capturado durante la incursión de Dieppe como represalia. Aun así, las autoridades quedaron muy satisfechas con la operación y aquel mismo mes se dieron órdenes para aumentar el número de escuadrones de la SSRF de uno a cuatro. El cuartel general del grupo siguió en Anderson Manor, pero se requisaron otras tres casas para los nuevos miembros, que eran todos del 12.° Comando, y también se aumentó el número de embarcaciones disponibles para esta fuerza mayor. La idea, un desarrollo lógico de las propias teorías de Gus, consistía en asignar pequeños grupos de comandos a la SSRF para entrenarse y después tomar parte en una incursión.

Por entonces, Appleyard había sido ascendido a comandante, uno de los más jóvenes del Ejército, pero con la formación de una gran fuerza en pleno proceso tuvo que ceder temporalmente el mando al teniente coronel Bill Stirling, hermano de David Stirling, fundador del Servicio Aéreo Especial. La primera acción al mando de Stirling consistió en un ataque, denominado operación *"Fahrenheit"*, sobre la estación de comunicaciones de Pointe de Plouezec. Tuvo lugar la noche del 11 de noviembre y fue dirigida por Peter Kemp.

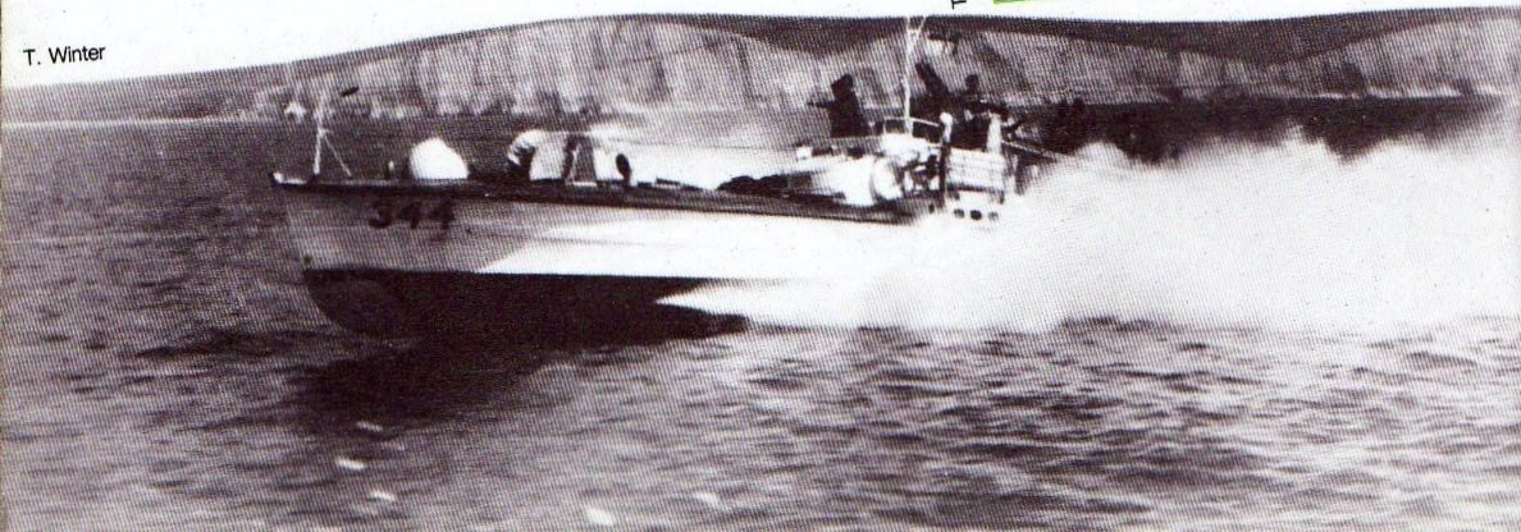
Además de su armamento de comando usual, que incluía ametralladoras Bren y subfusiles Sten, cada grupo de 10 hombres disponía de dos granadas de mano conocidas oficialmente como "Granadas P.E., N.° 6". Tenían una delgada envuelta de metal y contenían una pesada carga de explosivo plástico. Explosionaban por impacto, con un gran estallido, y se podían emplear para abrir un camino a través de la alambrada más densa.

El grupo desembarcó en una cala rocosa y rápidamente descubrió que, por culpa de los campos de minas, no podían efectuar un ataque directo sobre la estación de comunicaciones. Consiguieron llegar a la alambrada defensiva sin ser descubiertos y mataron a los dos centinelas al arrojar una de las granadas N.°6 para abrir un camino a través de ella. El puesto de vigilancia estaba vacío y, cuando surgió de la oscuridad un tercer alemán que abrió fuego con un subfusil le dispararon y alcanzaron. También eliminaron a otro alemán que se dejó ver en el portal de la estación de comunicaciones. Kemp planeaba entonces atacar el edificio, pero los restantes alemanes reaccionaron rápidamente y comenzaron a disparar sobre los incursores. Kemp retiró de modo sensato su fuerza antes de que hubiera bajas y, sin más incidentes, llegaron al *dory* y alcanzaron la *MTB 344* a remo.

Sólo se efectuó una incursión más antes de que la SSRF fuera oficialmente disuelta, en abril de 1943. Ésta tuvo lugar la noche del 27 de febrero y se denominó operación *"Huckaback"*. Su objeto era descubrir si se podía desembarcar artillería en apoyo de una invasión en Guernsey. Los incursores pudieron confirmarlo, pero fueron incapaces de establecer contacto con los alemanes antes de volver.

Las ideas que Gus March-Phillipps había empleado para crear la SSRF serían desarrolladas por otros comandos especializados en el Mediterráneo y el canal de la Mancha durante el resto de la guerra y ayudaron a la formación de unidades de elite como el Servicio Aéreo Especial, el Escuadrón Especial de Botes y los Grupos Pilotos (de Asalto) de Operaciones Combinadas. Sin embargo, por desgracia, pocos de los hombres que habían trabajado con Gus sobrevivieron para ver sus ideas hechas realidad.


T. Winter

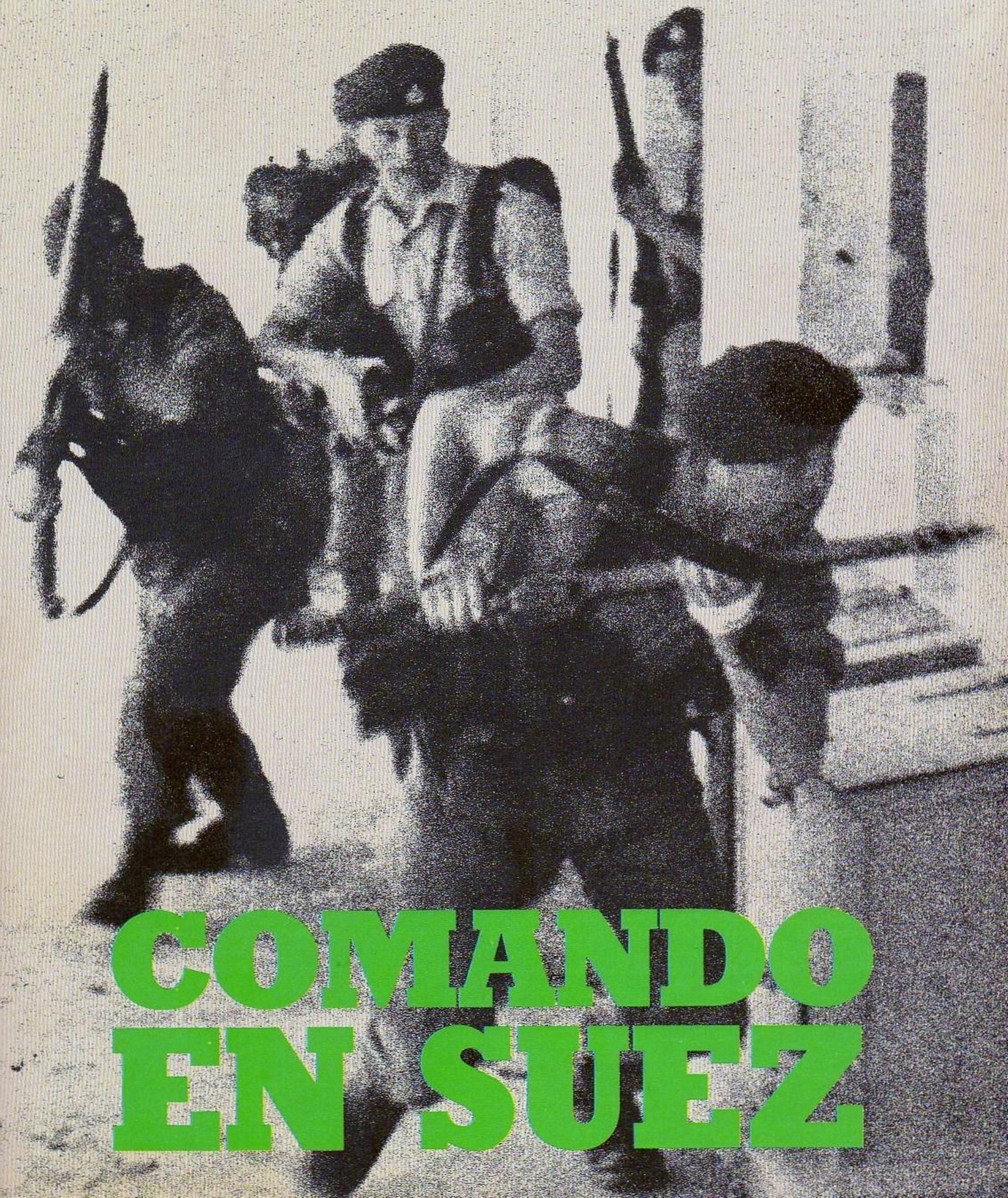


T. Winter

La mañana del 6 de noviembre de 1956, los Comandos de los *Royal Marine* británicos desembarcaron en Port Said. El capitán Derek Oakley del 42.° Comando fue uno de los protagonistas de aquel día.

Probablemente era el convoy mediterráneo más lento desde los tiempos de Cleopatra. La gran flota zarpó de Malta el 31 de octubre y, a la velocidad del buque anfibio más lento, pasó casi una semana navegando al este, hacia Port Said y la entrada del canal de Suez. Se dieron instrucciones a bordo de los buques de desembarco durante aquella semana, pero hasta la noche antes del desembarco no se recibieron nuevas fotografías aéreas de los objetivos iniciales, la mayo-

Abajo: Durante un entrenamiento para la batalla de Port Said, un sargento de los *Royal Marine* dirige su pelotón en un ejercicio de limpieza de una casa. Este tipo de acciones iba a ser típico en los combate por la ciudad.

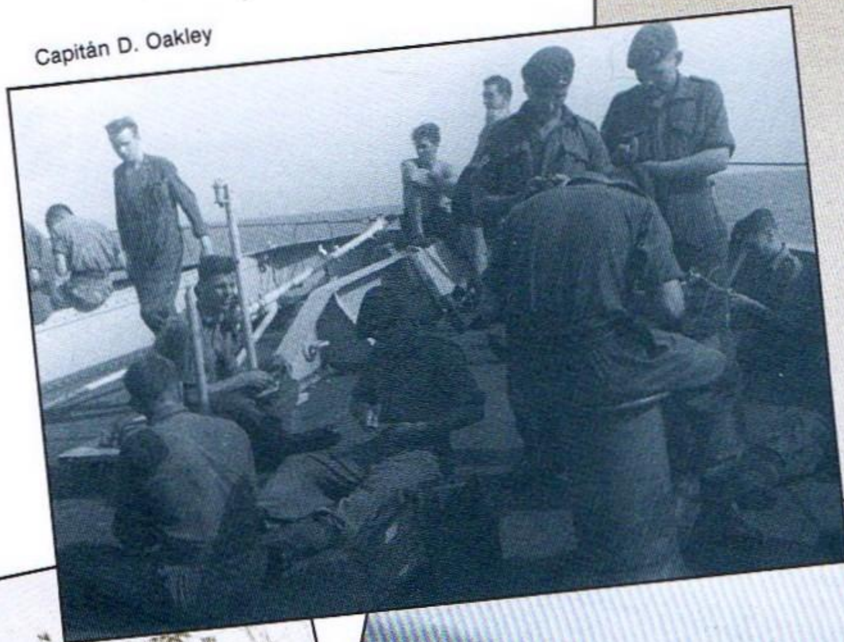


COMANDO EN SUEZ

FUERZAS DE INVASIÓN

En el asalto a Suez participaron un total de 90 000 soldados, personal naval y aéreo, franceses y británicos. *"Musketeer"*, como se denominó la operación, se estructuró en tres fases. La primera etapa comprendía una campaña aérea para asegurar la superioridad sobre Egipto antes de que actuasen las fuerzas terrestres. La Fase Dos, iniciada el 5 de noviembre, implicaba un asalto aerotransportado del 3.er *"Para"* en el aeródromo de Gamil, hacia el oeste de Port Said, mientras que un grupo de paracaidistas franceses de la 10.ª División Colonial marchaba sobre los puentes del Raswa y al sur de Port Faud. La Fase Tres de la operación consistía en desembarcos en la mañana del 6 de noviembre. La parte británica de esta fase estaba a cargo de los hombres de la 3.ª Brigada Comando con el Escuadrón C del 6.º Regimiento de Carros y el 3.º Escuadrón de Campaña de los Ingenieros Reales. La contribución francesa consistió en hombres del 2.º Regimiento Colonial Paracaidista, tres comandos de infantería de marina y un escuadrón de carros AMX. Posteriormente, en el mismo día, el cuartel general de la 16.ª Brigada Paracaidista, junto al 1.º y 2.º Batallones del Regimiento Paracaidista, desembarcaron en el puerto de Port Said, al igual que los Escuadrones A y B del 6.º Real Regimiento de Carros. Unos 14 LST descargaron el día de la invasión antes del anochecer.

Capitán D. Oakley

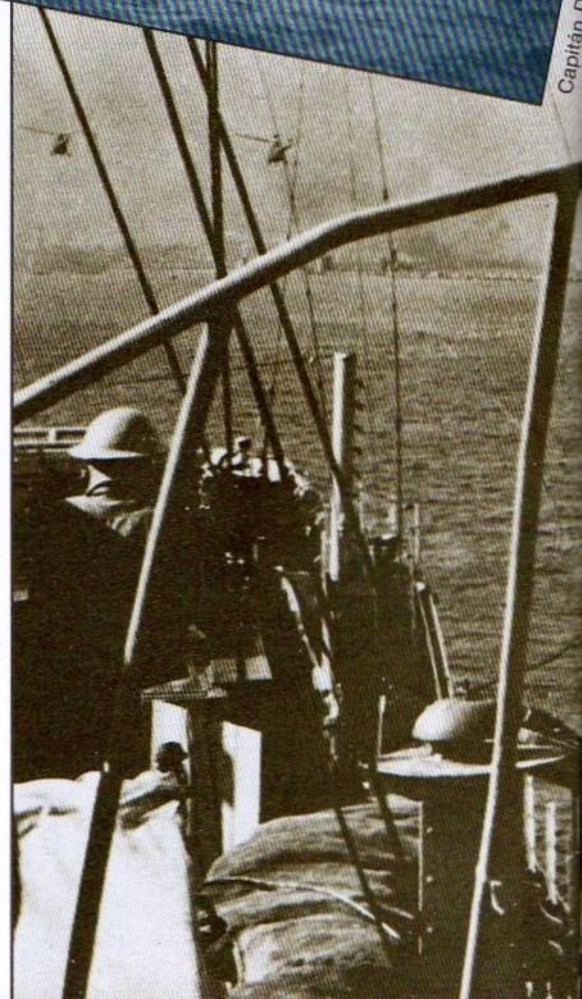


Capitán D. Oakley





Capitán D. Oakley



Izquierda: Preparativos para la invasión. Los infantes de marina del 42.º Comando preparan granadas a bordo del buque de desembarco *Striker* antes de embarcar en su LVT. Abajo, izquierda: Los oficiales del Escuadrón B del 42.º Comando. A la izquierda está el capitán Derek Oakley con los tenientes David Westwood (centro) y Leslie Hudson. Abajo: Un LCA de la segunda oleada de asalto se dirige a la playa.

ría imágenes "oblicuas" tomadas desde los aviones del Arma Aérea de la Flota. Para sorpresa y consternación de los británicos, vieron que, a partir de las cinco hileras de cabañas de madera que recorrían la playa, había más edificios de los indicados en los desfasados planos de Port Said que se les habían suministrado. Las fotografías mostraban claramente que los primeros objetivos eran muchísimo más grandes que los edificios de dos pisos con los que esperaban encontrarse. Esta nueva información provocó una exhaustiva reorganización de los planes y un reajuste de los horarios operacionales.

Después de la cena del 5 de noviembre se celebró tranquilamente el cumpleaños del teniente Jim Burton, el oficial de información. Quizá fue un pretexto para esconder el miedo. Arriba en la cubierta escucharon en la distancia el pesado rugido de los motores de aviación que, seguramente, iban en apoyo del 3.er Batallón del Regimiento Paracaidista, lanzado sobre el aeródromo de Gamil, unos 10 km al oeste de Port Said, aquel mismo día. Cuando escucharon por primera vez las noticias de aquel salto se desilusionaron un poco por el hecho de que no eran ellos los primeros en llegar a tierra. Pero su misión era completamente distinta y sabían que serían los primeros en entrar en la propia Port Said. Unos brillantes relámpagos encendieron el cielo vespertino, recordándoles que aquella sería la noche de "Guy Fawkes".

La mayoría de los británicos tuvo un sueño agitado. El capitán D. Oakley tosía y se revolvía en el calor asfixiante de su camarote a bordo del HMS *Suvla*, un buque de desembarco de carros (LST) que había salido de la reserva en el Clyde. Al igual que la mayoría de los demás buques de apoyo, no tenía lujos modernos tales como el aire acondicionado.

Los amaneceres mediterráneos dan una sensación

renovadora que no desaparece el resto del día. El aire es claro y los rayos del sol se fortalecen lentamente con las primeras luces de la mañana. Mientras subían las escalerillas del *Suvla* en medio del frío aire matinal, pudieron ver a estribor un espeso manto de humo que cubría la dormida ciudad de Port Said. A lo lejos, un humo mucho más negro salía de los depósitos de petróleo al sur de la ciudad, que habían sido alcanzados por los bombarderos de la RAF durante la noche. Los dos subalternos de Oakley, el teniente Leslie Hudson, un militar regular, y el teniente David Westwood, en servicio temporal, además del sargento primero G.C.N. Casey, inspeccionaron a los infantes de marina, revisaron sus municiones, comprobaron sus radios y se aseguraron de que todo estaba bien preparado para la contienda venidera. Sólo unos pocos habían entrado en combate anteriormente, durante la Segunda Guerra Mundial o en las junglas de Malasia. De las cinco secciones de combate de Oakley, una estaba totalmente formada por reclutas, un oasis de educación en medio de sus compañeros profesionales, más preparados pero no más inteligentes. Aun así, todos resultarían útiles aquel día

Se ordenó bajar a la cubierta de carros para montar en los vehículos oruga anfibios (LVT). Cada uno podía llevar hasta 30 hombres, navegar en el mar a 5 nudos y después avanzar por la playa sobre sus cadenas. A las 04,10 se abrieron las compuertas de proa del *Suvla* y los vehículos salieron del estrecho espacio de la cubierta de carros del buque nodriza.

Con los LVT en el área de reunión igual que un puñado de latas que flotasen en la agitada superficie, los infantes de marina hablaban tranquilamente en voz baja entre ellos. Oakley miró su reloj bajo la débil luz matinal. Eran las 04,25 GMT. Los relojes habían sido puestos a la hora "Zulú", unas tres por delante de la local, lo que hacía parecer toda la operación extrañamente imprecisa. Miró de soslayo a los hombres agachados o sentados en el piso del LVT, que jugueteaban nerviosamente con los portafusiles de sus armas o ajustaban las cinchas de sus equipos. Se acercaba rápidamente la hora de comienzo de la carrera en la playa. Oakley observó como los LVT del Escuadrón A se acercaban a aquel círculo cerrado igual que jóvenes patitos en torno a su madre. Los minutos pasaban y los rayos del sol cobraban fuerza. De repente, con un terrorífico rugido que rasgó la calma, los cañones de 114 mm del HMS *Decoy*, el buque de bombardeo y los otros destructores, abrieron fuego



Abajo: Un infante de marina prepara una granada de mortero antes del asalto anfibio. Abajo, izquierda: Mientras dos LCA se dirigen hacia la ciudad de Port Said, helicópteros Whirlwind de la oleada de asalto aerotransportado llevan a los hombres del 45.º Comando hacia la batalla.

"MUSKETEER": FASE UNO

A las 16,15 horas del 30 de octubre de 1956, Gran Bretaña y Francia lanzaron un ultimátum a Israel y Egipto para que retiraran sus fuerzas a una distancia de 15 km del canal de Suez en las 12 horas siguientes. En caso contrario, las fuerzas británicas y francesas se instalarían en la Zona del Canal. Los israelíes no estaban entonces dentro de los 15 km del canal y los egipcios, como se suponía, se negaron a ceder ante esta presión. Para los paracaidistas e infantes de marina que iban a efectuar los asaltos aerotransportados y marítimos, era necesario conseguir la superioridad aérea para proteger al venidero convoy de buques en su largo viaje desde Malta y para proteger a las fuerzas terrestres de los ataques aéreos egipcios durante la invasión en sí. El 31 de octubre se inició la Fase Uno de la operación *"Musketeer"*. En el bombardeo aéreo participó una gran variedad de aviones que incluían Valiant, Canberra, Venom, Hunter y Thunderstreak, que operaban desde las bases de Malta y Chipre. Además, se lanzaron otros ataques desde la fuerza de portaviones –los británicos tenían cinco y los franceses dos– en los que participaron Sea Hawk, Sea Venom, Corsair y Thunderstreak, que operaron desde los buques a 80 km de la costa egipcia. El primer ataque fue contra el aeródromo de Almaza y fue un Canberra de la RAF el que soltó las primeras bombas. El ataque sobre Almaza formó parte de una serie de incursiones efectuadas la primera noche contra 12 aeródromos egipcios. La semana antes de los desembarcos, las bases e instalaciones militares egipcias y las cercanías de las futuras zonas de desembarco en torno a Port Said y Port Faud se vieron sometidas a un ataque aéreo casi continuo. La campaña consiguió la superioridad aérea, crucial para el conjunto de la operación, y se destruyó un gran número de aviones egipcios. Con el éxito de la Fase Uno, la capacidad egipcia para resistir el asalto principal quedó drásticamente mermada.

mientras avanzaban paralelamente a la costa. Fue una visión fortalecedora que jamás olvidarían. Era la señal para comenzar la carrera. La adrenalina empezó a fluir, los nervios se tensaron y una mirada de anticipación brilló en los rostros bronceados de los infantes. Una decisión de última hora tomada por el gobierno de Londres había limitado el calibre de los cañones utilizados en el bombardeo a no más de 152 mm. Los acorazados franceses *Richelieu* con sus piezas de 381 mm, y el crucero británico HMS *Jamaica*, con su armamento de 203 mm, viraron a lo lejos.

Bajo los pies de Oakley, el motor del LVT rugía a plena potencia y el conductor del Real Cuerpo Acorazado dirigió la inestable lancha hacia la playa. Estaban a un kilómetro de la costa pero sólo pasaron minutos antes de que pusieran pie a tierra sin saber que el enemigo les esperaba. Se les aseguró que no habría minas en el área de desembarco, pero esta ingenuidad egipcia no les privaría de tener una inesperada bienvenida. Los siguientes minutos decidirían su destino.

Una ligera brisa rizaba las olas mientras avanzaban ruidosamente hacia la playa. A la izquierda de Oakley, a lo lejos, se podía ver la larga hilera de vehículos Buffalo que llevaban a los hombres del 40.° Comando, ahora convertido en Escuadrón A, dirigidos por el experto capitán Hamish Emslie, que había ganado la Cruz Militar en Malasia y también había servido con el SBS. Poco imaginaba que aquel mismo día iba a ser mencionado en los despachos. Miró a su derecha y allí, cruzando velozmente por sus amuras, estaban los dos destructores, el HMS *Decoy* y el HMS *Chaplet* detrás. Sus pabellones de combate ondeaban en lo alto de sus mástiles, mientras que sus cañones disparaban sobre la costa para impedir que ningún enemigo les esperase allí. Oakley miró hacia atrás, en dirección a la estatua de Ferdinand de Lesseps, que guardaba soberbiamente la entrada del Canal, y quedó horrorizado al ver que la hilera de LVT había desaparecido y que su solitaria lancha iba ahora muy por delante de ellos. Metió la cabeza en la cabina y gritó al piloto que aminorase. "Tengo la más rápida de estas malditas lanchas y vamos a ser los primeros", fue la respuesta. Y así fue.

Con sólo 350 m por delante, aún podía ver cómo los proyectiles navales caían sobre la playa que tenían enfrente. Una pareja de Sea Hawk del Arma Aérea de la Flota se lanzó desde el cielo despejado y ametralló la playa. Fue estimulante pero también estremecedor. Mientras avanzaban, los proyectiles no cesaron de caer y Oakley rogó para que cesase la cortina de fuego cuando llegaran. Al mirar su reloj vio que iban unos tres minutos tarde, lo cual no estuvo mal, ya que otros dos cazas atacaron con todas sus armas las cabañas de la playa.

"Con la orilla aún a 100 m de nosotros, sentí cómo las orugas del LVT daban contra el fondo y, mientras se afirmaban en la arena, comenzamos a salir lenta y majestuosamente del agua, y aumentaba nuestra velocidad conforme disminuía la profundidad. Me sentí desnudo y expuesto, y me puse a cubierto a la espera del tiroteo enemigo. Pero la *Royal Navy* había cumplido bien su trabajo. Las hileras de cabañas ardían y el humo oscurecía el escenario, como una pantalla, antes de nuestro avance final. No hubo resistencia. Por encima del estrépito del motor pude oír disparos procedentes de francotiradores aislados que me recordaron que aquello no era un ejercicio, pero los demás ruidos locales quedaron ahogados por el continuo bombardeo, que ahora caía sobre el segundo bloque de casas. Éste constituía el límite pasado el cual la *Royal Navy* no podía seguir disparando por temor a causar víctimas civiles. A partir de entonces nos las apañaríamos por nuestros medios."

Mientras rodaban por la playa, el sargento primero Casey ordenó que pusiesen la rampa posterior en posición horizontal y los infantes de marina se prepa-



Suez: asalto a Port Said
5-6 nov. 1956

El 26 de julio de 1956, el presidente de Egipto Nasser nacionalizó la Compañía anglo-francesa del canal de Suez y provocó una crisis internacional que desembocó en un asalto conjunto anglo-francés contra Port Said. Mientras Gran Bretaña y Francia se preparaban para la guerra con la formación de una fuerza expedicionaria en el Mediterráneo, se mantuvieron reuniones secretas con los representantes del gobierno israelí. El 29 de octubre, Israel invadió el Sinaí. Egipto rechazó un ultimátum anglo-francés para que se retirase de la Zona del Canal y la RAF tuvo vía libre para neutralizar las bases de la Fuerza Aérea egipcia en el área.

Mediterráneo
Port Said
Port Fuad
EGIPTO
Canal de Suez
El Cairo
Suez
SINAÍ

42.° Cdo. (RM)
40.° Cdo. (RM)
Esc. C del 6 RTR
Mediterráneo
3.er *"Para"*
"Sierra Verde"
"Sierra Roja"
Rompeolas occidental
Rompeolas oriental
45.° Cdo. (RM)
Ciudad árabe
Barrio comercial
1 REP
3 *Marine Cdo*
Port Said
40.° Cdo. (RM)
Casa de la Armada
Dársenas
Port Fuad
42.° Cdo. (RM)
Canal de Suez
2 RPC
42.° Cdo. (RM)
2 RPC
Clave
Fuerzas anglo-francesas

Asalto marítimo

6 de nov., 04,30 Las primeras oleadas de asalto anfibio del 40.° y 42.° Comandos desembarcan en las playas "Sierra Roja" y "Sierra Verde", a ambos lados del embarcadero del Casino, e inician su avance hacia el sur a través de Port Said.





Asalto aerotransportado

05,30 Mientras el 40.° y el 42.° Comandos atraviesan Port Said, comienzan los asaltos aerotransportados del 45.° Comando. Los infantes aterrizan en helicóptero cerca de la estatua de Lesseps e inician un avance hacia el oeste para enlazar con el 3.° *"Para"*.



Avance a través de Port Said

Mientras el 42.° Comando avanza hacia los puentes del Raswa, los infantes del 40.° Comando marchan por el canal de Suez frente a una fuerte resistencia egipcia.



Claves
40.° Cdo. (RM)
42.° Cdo. (RM)
45.° Cdo. (RM)



Abajo: Una vista desde el LVT de Oakley mientras los hombres del 42.° Comando se acercan a la playa Sierra Verde en Port Said. Cuando se tomó esta fotografía aún no se había iniciado el bombardeo aéreo y naval. Izquierda: Un Sea Hawk es armado a bordo del portaviones HMS *Eagle* antes de una misión contra los aeródromos egipcios durante la Fase Uno de la operación *"Musketeer"*.

raron física y mentalmente para la batalla. El encargado de comunicaciones hacía su última comprobación de la radio. A cincuenta metros de la carretera, los LVT se detuvieron y los infantes experimentaron el primer contacto con la arena bajo sus pies mientras desembarcaban y se desplegaban hacia posiciones defensivas antes de atacar los primeros objetivos.

El teniente Hudson, un impecable y rudo oficial de los *Royal Marine*, con una carrera brillante a sus espaldas, agrupó a su sección. Su primer objetivo era un gran edificio oriental con una gigantesca y sólida puerta de roble. Seguramente estaría cerrada. Aunque allí no parecía haber posiciones enemigas tomó todas las precauciones posibles y pidió a los Ingenieros de Asalto que trajeran una carga explosiva de pértiga. Conectaron la espoleta y, después de retirarse a una distancia segura, una tremenda explosión rasgó el aire y la enorme puerta se desintegró en medio de una nube de humo y polvo. Contemplaron aquello con cierto regocijo. Mientras el humo se disipaba vieron a un pequeño y desgarbado egipcio, evidentemente el portero, que salía de una zanja junto a la carretera ¡con la llave en la mano!

Los comandos ocuparon el edificio; unos despejaron la planta baja y otros tomaron la gran escalera principal. Poco imaginaban los infantes de marina mientras ocupaban el edificio, lo aseguraban y pasaban a la fase siguiente, que el sótano contenía una valiosa colección de exquisitos vinos. Después descubrieron irónicamente por qué el oficial en jefe había instalado allí su primer cuartel general. El Escuadrón A y los hombres del 40.° Comando hicieron un trabajo similar a lo largo del frente marino. Los aviones rugían en busca de blancos de fortuna, pero el Ejército egipcio se había retirado tierra adentro tras el denso bombardeo naval. Después se supo que muchos se

Capitán D. Oak

LOS *ROYAL MARINES* EN SUEZ

A finales de julio de 1956, cuando el presidente egipcio Gamal Abdel Nasser nacionalizó la Compañía del Canal de Suez, la 3.ª Brigada Comando estaba estacionada en Malta, pero el 40.° y 45.° Comandos combatían en Chipre, mientras que el núcleo operacional del 42.° Comando estaba en Bickleigh, Devon. A finales de agosto, toda la brigada se había concentrado en Malta y se realizaron ejercicios de asalto anfibio durante todo setiembre y octubre.

A las 04,30 horas de la mañana del 6 de noviembre, las primeras tropas de asalto del 40.° y 42.° Comandos alcanzaron la playa. El asalto se realizó en oleadas, con el desembarco de los LVT en primer lugar, seguido por una segunda oleada de LCA. Los hombres del 40.° Comando desembarcaron en la base del rompeolas occidental de la playa "Sierra Roja", mientras que el 42.° Comando desembarcó más al oeste, en la playa "Sierra Verde". Las dos cabezas de la playa estaban separadas por el embarcadero del Casino. El 42.° Comando avanzó desde "Sierra Verde" hacia la ciudad, en dirección a los puentes del Raswa, mientras que el 40.° Comando se abrió paso a lo largo del Canal hacia las dársenas del puerto. Mientras pasaba el día, el 40.° Comando capturó las oficinas de la Compañía del Canal y las casas de aduanas, y hubo fuertes combates en torno a la Casa de la Armada. Mientras los infantes de marina del 40.° y 42.° Comandos realizaron un clásico asalto anfibio con las lanchas de desembarco, los hombres del 45.° Comando fueron desplegados de un modo totalmente nuevo. Embarcadas en los portaviones HMS y Ocean HMS *Theseus*, las tropas entraron en el combate en el primer gran asalto heliportado de la historia. Un escuadrón conjunto del Ejército y la RAF, con seis Whirlwind y seis Sycamore, se unió a otros ocho Whirlwind del 845.° Escuadrón del Arma Aérea de la Flota.

El asalto se efectuó en cuatro oleadas, que llevaron al Comando a una zona de aterrizaje cerca de la estatua de Lesseps una hora después de los desembarcos. Los helicópteros llevaron a los infantes de marina y su considerable arsenal a la zona a intervalos de tres minutos y se mantuvieron a medio metro del suelo mientras los infantes descendían. Los soldados se abrieron paso después hacia el oeste, a través de la ciudad, y se unieron aquella tarde a los hombres del 3.er *"Para"* que habían saltado en el aeródromo de Gamil el día 5. Al anochecer, la plana mayor de la Brigada estaba en tierra y los tres comandos se desplegaron a sus objetivos asegurados en toda la ciudad. Con la declaración de un alto el fuego a medianoche, las fuerzas aliadas en Suez fueron incapaces de aprovechar el éxito inicial de los desembarcos. Ocho días después de los desembarcos, el cuartel general de la Brigada, con el 40.° y 45.° Comandos, se retiró a Malta, mientras que el 42.° Comando permaneció en Egipto hasta que fue relevado por soldados de una fuerza de las Naciones Unidas.





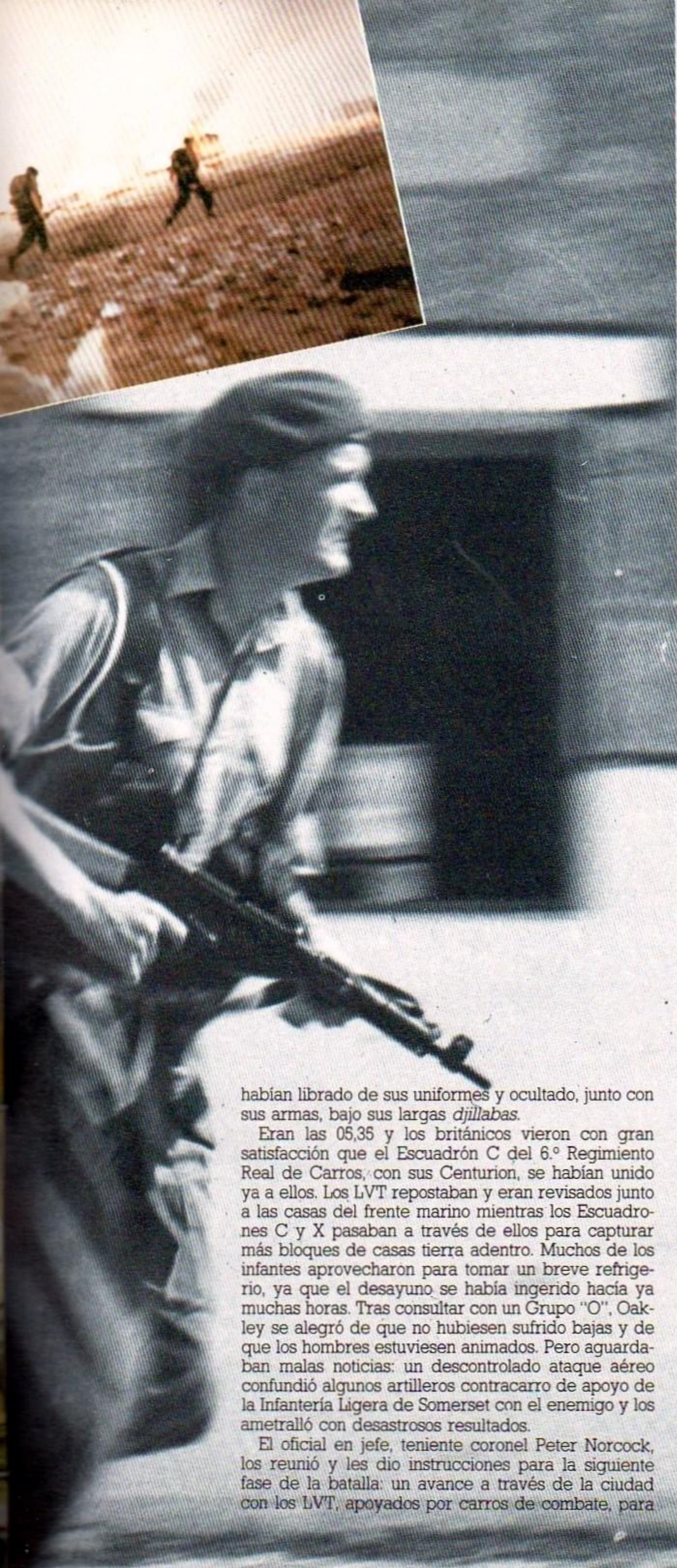
Capitán D. Oakley

Abajo, fotografía principal: El frente de mar de Port Said poco después de la Hora H. En la distancia se puede ver una espesa columna de humo procedente de un incendio provocado por el bombardeo preliminar. En primer término está el embarcadero del Casino, que marcaba el límite entre la playa Sierra Verde (42.° Comando), a la derecha, y la Sierra Roja (40.° Comando), a la izquierda. Abajo, interior: El comandante en jefe de los *Royal Marines* en la época de Suez, el teniente general Hardy.

Capitán D. Oakley

Capitán D. Oakley

Derecha: El teniente Leslie Hudson del Escuadrón B del 42.° Comando. Superior: En tierra firme. Tras desembarcar de sus LVT y LCA, los infantes de marina se desplazan a lo largo del frente marino. En último término se puede ver una de las cabañas de playa incendiada durante el bombardeo inicial.



habían librado de sus uniformes y ocultado, junto con sus armas, bajo sus largas *djillabas*.

Eran las 05,35 y los británicos vieron con gran satisfacción que el Escuadrón C del 6.º Regimiento Real de Carros, con sus Centurion, se habían unido ya a ellos. Los LVT repostaban y eran revisados junto a las casas del frente marino mientras los Escuadrones C y X pasaban a través de ellos para capturar más bloques de casas tierra adentro. Muchos de los infantes aprovecharon para tomar un breve refrigerio, ya que el desayuno se había ingerido hacía ya muchas horas. Tras consultar con un Grupo "O", Oakley se alegró de que no hubiesen sufrido bajas y de que los hombres estuviesen animados. Pero aguardaban malas noticias: un descontrolado ataque aéreo confundió algunos artilleros contracarro de apoyo de la Infantería Ligera de Somerset con el enemigo y los ametralló con desastrosos resultados.

El oficial en jefe, teniente coronel Peter Norcock, los reunió y les dio instrucciones para la siguiente fase de la batalla: un avance a través de la ciudad con los LVT, apoyados por carros de combate, para asegurar el Depósito de Almacenaje en Frío del Nilo y la central eléctrica de Port Said, situados en los suburbios meridionales de la ciudad. Entonces apareció el familiar y reconfortante rostro del comandante en jefe de los *Royal Marine*, el teniente general Campbell Hardy, que les dio amistosos consejos y les animó. Su visita al área operacional tan poco tiempo después de la Hora H fue desaprobada por el Almirantazgo pero, aun así, había llegado a tierra en helicóptero con el 45.º Comando y para los infantes de marina constituyó una visión reconfortante. Habló con muchos de sus hombres.

A las 06,30 montaron de nuevo en los LVT, esta vez con la rampa trasera parcialmente abierta por si hacía falta una salida rápida. Un refrescante té había limpiado el polvo de sus gargantas y se había redistribuido la munición, con lo que ya estaban listos para marchar. Se sabía que este avance a través de la ciudad no sería fácil, pues el Ejército egipcio podía haber apostado perfectamente francotiradores en lo alto de los edificios de techo plano. Oakley se sentó en la cabina con el conductor y su compañero mientras que los infantes de marina se acomodaron en el suelo del LVT, con las espaldas apoyadas en los laterales. El teniente Westwood y el sargento Casey se sentaron con el servidor de una Bren en la parte posterior, con los pies sobre la rampa. El plan era que se desplazaran con un Centurion a la cabeza seguidos del LVT de Oakley, luego otro carro de combate, otro LVT, y así sucesivamente. Seguían los Escuadrones A y X con el Rover del oficial en jefe, las ametralladoras medias Vickers y algunos Ingenieros de Asalto. La velocidad del LVT en tierra, unos 25 km/h, impuso el ritmo del avance.

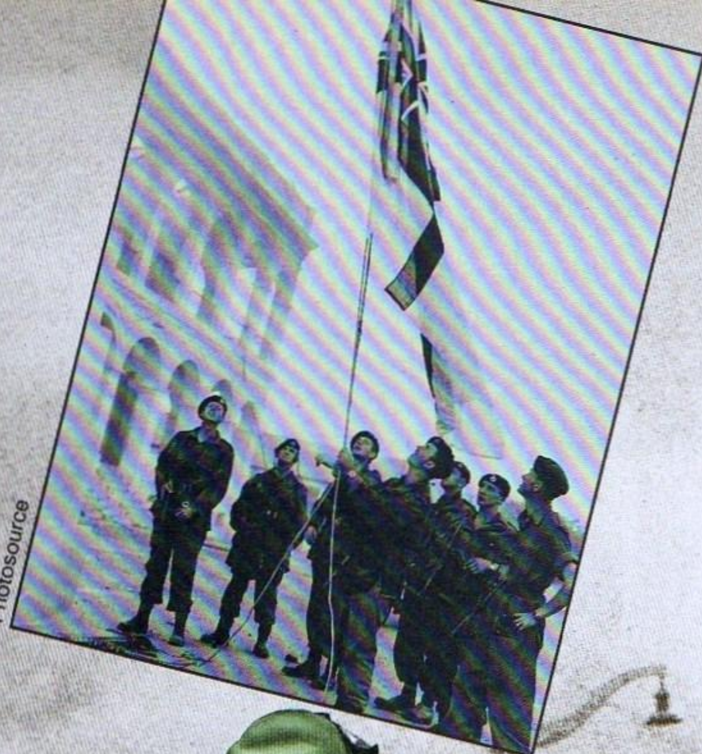
De repente, se escuchó por encima del rugido de los motores una ráfaga de fuego de ametralladora

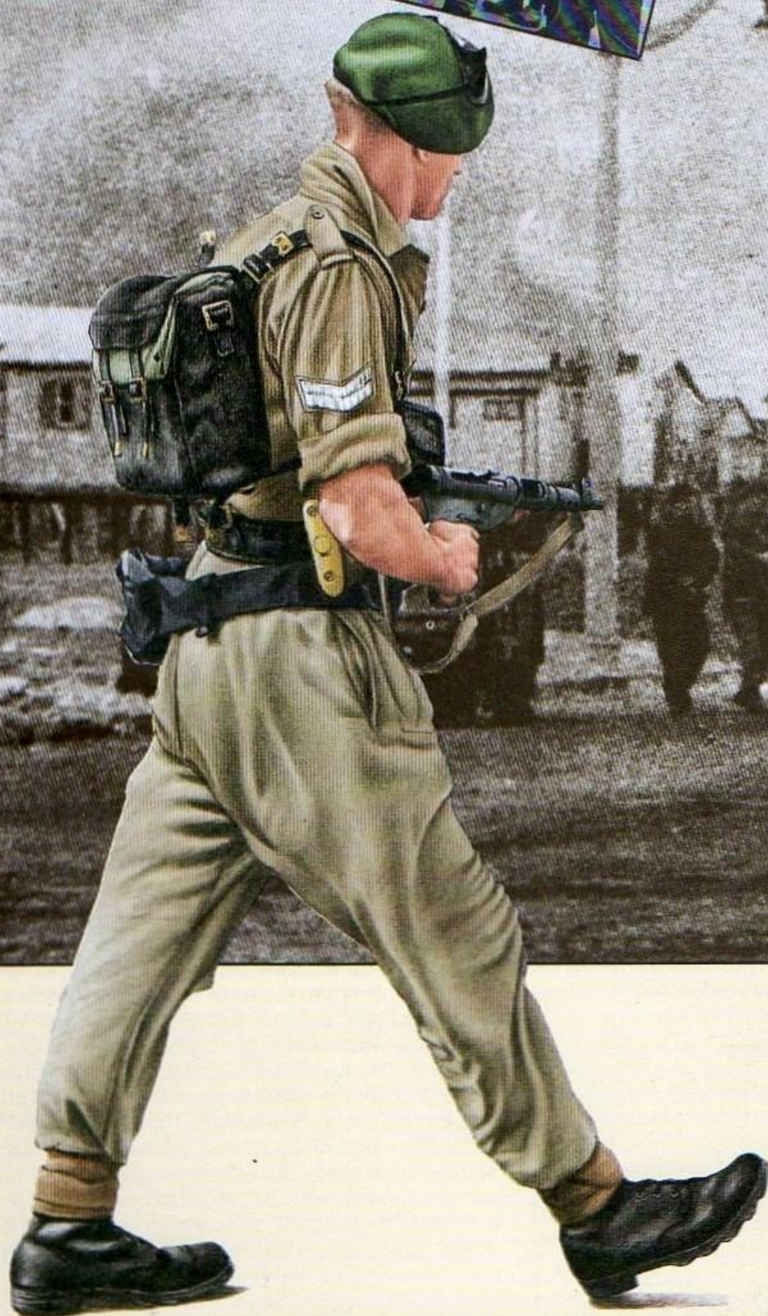
El teniente Peter Hetherington, un oficial del Real Regimiento de Carros, iba en el carro de cabeza. Se habían practicado numerosos ejercicios de cooperación entre infantería y carros en Malta durante el otoño, por lo que se comprendían y confiaban mutuamente. Con el rugido de los motores, esta larga y serpenteante columna se alejó por el frente marino y giró hacia tierra adentro al final del último bloque de una de las calles más anchas de Port Said, la *Rue Mohammed Ali*. Aún eran las 06,45 horas y, mientras se adentraban en territorio enemigo, la adrenalina comenzó a fluir de nuevo y los nervios se tensaron. Tras girar hacia la calle ancha, el carro de cabeza pareció alejarse y les hizo sentirse algo indefensos. Oakley sintió un tirón del pantalón y miró hacia abajo. El conductor intentaba decirle algo. Acercó su oído y, en un tono que relajó por completo sus nervios, le preguntó: "Señor, ¿en este país conducen por la derecha o por la izquierda?".

De repente, escuchó por encima del rugido de los motores una ráfaga de ametralladora mientras pasaban por uno de los muchos cruces. Esto confirmó la presencia de enemigos que no temían disparar sobre los británicos. Pero no había tiempo para responder mientras avanzaban hacia su objetivo, aproximadamente a un kilómetro de ellos. Los altos edificios de ambos lados parecían envolverlos y los ojos de Oakley estaban fijos en los tejados, a la busca de blancos de fortuna. Otro tirón del pantalón y el bromista de la cabina dijo: "Mire señor, los semáforos están en rojo... ¿paramos?". Así están hechos los hombres de combate. Otra ráfaga de ametralladora alcanzó el vehículo e hizo que se desviase momentáneamente. Uno de los hombres sentados en el suelo gritó y comenzó a quejarse. Oakley estaba seguro de que el fuego no

provenía del tejado de ningún edificio en dirección a sus desprotegidas cabezas y no pudo comprender aquello. El cabo Jim Peerless gimió "Me han dado" y cuando se le dio la vuelta sus nalgas comenzaron a manar sangre. Sólo entonces adivinó lo que había sucedido. Cuando zarparon de Malta, era tal el secreto de esta operación en concreto que se creía que sólo era otro de aquellos interminables ejercicios en la bahía maltesa de Mellieha. Cada LVT estaba preparado para que se colocasen planchas de blindaje en los laterales, pero este trabajo llevaba varias horas de duro esfuerzo con una grúa y era muy impopular entre los tripulantes. La terrible realidad de que los laterales del vehículo no eran a prueba de bala supuso un duro golpe para la moral de los hombres.

Las desiertas calles parecían muy pacíficas bajo la luz matinal, pero aquello era la guerra y el peligro reinaba en cada acera. Escudriñó ansiosamente en busca del objetivo, la central eléctrica y la zona situada al sur de ella donde actuarían como obstáculo, cuando el grito de "granadas" rasgó el aire. Elevó la vista y vio de reojo a un soldado egipcio que acababa de arrojar una granada desde uno de los pisos altos. Su puntería era buena y había calculado bien la velocidad del vehículo. Pero la suerte estuvo


Photosource



Cabo de los *Royal Marines*, invasión de Suez, 1956

Este infante de marina lleva la boina verde coronada por unos anteojos para protegerse contra la arena y el polvo. El correaje es el modelo 1937, oscurecido y satinado. El armamento consiste en un subfusil Sten Mk V de 9 mm.


Capitán D. Oakley

Fotografía principal: Las calles de Port Said. Tras capturar los objetivos iniciales, los Centurion y LVT del 42.º Comando se reagruparon para el avance por la ciudad. Todos los vehículos llevaban pintada una "H" para facilitar su identificación. El LVT de Oakley es el segundo de la fila. Inferior, izquierda: Infantes del escuadrón y del 42.º Comando se desplazan a lo largo del frente de mar a bordo de un Centurión del Real Regimiento de Carros. Izquierda: Hombres del 40.º Comando izan su pabellón junto a la Casa de la Armada tras haberse abierto paso por el lado occidental del Canal. La batalla por la Casa de la Armada fue uno de los encuentros más feroces de aquel día, y cuando se tomó el edificio el 40.º Comando capturó 20 prisioneros. Murieron treinta egipcios durante el ataque al edificio, que fue apoyado por el Arma Aérea de la Flota. Inferior, derecha: El capitán Derek Oakley del Escuadrón B del 42.º Comando.

del lado británico. En lugar de explosionar en medio de ellos, aterrizó a los pies del subalterno de Oakley, David Westwood, en la parte posterior del LVT. Se contrajo espasmódicamente cuando la granada le alcanzó y ésta rodó hacia la carretera detrás del vehículo. Cuando explosionó, trozos de metralla alcanzaron al sargento primero en la cabeza. El asistente de la *Royal Navy* lo vendó rápida y eficazmente, pero a Casey no le hizo gracia no poder ajustarse ya su boina verde a causa del vendaje.

Entonces Oakley pudo ver el edificio del Depósito de Almacenaje en Frío a lo lejos y, detrás de él, su objetivo. Mientras se acercaban, avisó a los infantes de marina para que se preparasen para bajar pero, ante sus horrorizados ojos, el carro de cabeza no reconoció el edificio. El Centurion seguía su marcha. Estaba ante un serio dilema: ¿continuar hasta su posición de parada sin la protección del carro de combate o seguirlo por si había visto algún enemigo y daba un rodeo? Intentó en vano llamarlos por radio. En Malta habría funcionado perfectamente, pero ahora estaban en acción y las transmisiones fallaban. Tomó la decisión de seguirlo más al sur y el Escuadrón B le siguió. Otros 150 m carretera abajo, justo al límite del área, el carro del teniente Hetherington giró tranquilamente a la izquierda a través de la puerta principal de un campamento del Ejército egipcio. Oakley tembló al pensar lo que podía haber dentro. Pero, para su alivio, el campamento estaba desierto, aunque había señales de actividad reciente por todas partes. El LVT se detuvo y Oakley dijo al conductor que lo pusiese a cubierto detrás de una casa de ladrillo. El resto de sus hombres, con sus carros acompañantes, se desplegaron en posiciones defensivas. Se apagaron los motores y el silencio se implantó de golpe. Sin ruidos... sin movimientos.

Esperó y examinó ansiosamente la situación y pensó en el siguiente paso, consciente de que había sobrepasado un poco el límite de su objetivo. El operador de radio llamó al cuartel general del Comando y explicó la situación. "Me alivié al oír que los Escuadrones A y X habían capturado sus objetivos frente a una fuerte resistencia, pero algunos francotiradores no paraban de molestar. Esto no me servía de nada. Hetherington seguía encerrado en su carro y esperé a que apareciera para ordenar la situación. Intenté, de nuevo en vano, establecer contacto con él por radio. Mi adiestramiento me había enseñado que el segundo medio de comunicación con un carro era a través de su teléfono, situado en la parte posterior del casco. Lo cogí cuidadosamente y giré la manivela. Nada. Giré de nuevo. Todavía nada. Esperé. Habían pasado ya 10 minutos desde nuestra llegada al campamento y la sensación de urgencia me ahogaba. Le dije a mi radio que intentaría ponerme en contacto con el carro a través de su torre. Trepé cautelosamente por el casco y, cuando estaba a punto de golpear la portezuela, su cañón disparó y me lanzó de espaldas al suelo en medio de una nube de polvo y arena. Me levanté y me sacudí el polvo, más humillado que enfadado. Tras una pausa razonable lo intenté de nuevo y, en esta ocasión, mi llamada recibió su respuesta cuando Peter Hetherington levantó la escotilla unos centímetros y dijo: «Perdona, chico, creo que me he equivocado.» ¡La excusa del año! «Vi algo moverse en esa prisión y disparé sin fijarme»."

Tras una rápida conferencia se llamó al Grupo "O", pues Oakley planeó volver al Depósito de Almacenaje en Frío. Mientras tanto, Leslie Hudson había solicitado al cuartel general un helicóptero de evacuación médica para el sargento, el cabo Peerless y el infante Chaffey, que también estaba herido. Casey se quitó su vendaje de campaña, se volvió a poner su boina verde y se negó a marchar. Se dice que murió en Chipre seis meses después.

Casey se quitó el vendaje, se volvió a poner su boina verde y se negó a ser evacuado

No había enemigos al sur y se informó de ello al oficial en jefe. Tras retirarse del edificio del Depósito de Almacenaje en Frío con la misión cumplida, oyeron con cierta desilusión que se había pactado un alto el fuego temporal. Los infantes de marina sentían y sabían que su misión estaba a medio terminar. Una vez más se impuso una orden procedente de Londres. Ni siquiera pudieron hacer oídos sordos y acabar el trabajo. Sintieron como si se desinflaran. Tras dejar a los Escuadrones A y X en posición, Oakley llevó a sus hombres por la *Rue Mohammed Ali* con el inconveniente de saber que los francotiradores aún no tenían noticia del alto el fuego. Llegaron al frente marino, donde comieron y se refrescaron en la comodidad de algunos de los edificios que habían sido su primer objetivo. Sin embargo estaban interiormente orgullosos de haber ganado aquel día y de que su profesionalidad hubiese sido recompensada. Había sido un día muy largo desde que desembarcaron y, mientras oscurecía, los relojes les dijeron que eran las 22,30 de la noche.

Ésta es sólo la historia de unos hombres, el Escuadrón B del 42.º Comando, una entre las muchas del 40.º, 42.º y 45.º Comandos que combatieron aquel día para ganar la batalla de Port Said con una eficacia militar implacable y sólo desfigurada por el cese el fuego ordenado por Londres. El total de bajas de los *Royal Marine* de aquel día ascendió a 10 muertos y 50 heridos.

Capitán D. Oakley



Capitán D. Oakley



ORGANIZACIÓN AERO-TRANSPORTADA SOVIÉTICA

Las Fuerzas Armadas soviéticas fueron las pioneras en las formaciones de paracaidismo y desembarco aéreo, y ya tenía cuatro de estas unidades en 1932. A pesar de varias e infructuosas operaciones en la Segunda Guerra Mundial, consecuencia de la falta de oficiales y suficiente equipo pesado, la Fuerza de Asalto Aéreo (VDV) soviética se mantuvo después de 1945. El arma aerotransportada se puso bajo el control de las fuerzas terrestres y el general V.F. Margelov inició un amplio programa de modernización. En el clímax de la crisis de los misiles cubanos de 1962, los planificadores soviéticos pusieron a la VDV bajo el control directo del Ministerio de Defensa para actuar a la discreción del Alto Mando soviético en caso de conflicto. Esta reorganización proporcionó a los observadores occidentales un indicativo real de que el arma aerotransportada desempeñaría un papel vital a la hora de extender las posibilidades soviéticas por todo el mundo. La VDV comprende actualmente ocho divisiones conocidas. Una de ellas –la 106.ª División de Asalto Aéreo de la Guardia– está basada en la zona de Tula-Ryazan, 160 km al sur de Moscú, y es responsable del entrenamiento de los nuevos reclutas. Las otras siete divisiones son la 6.ª, la 76.ª, la 102.ª, la 103.ª, la 104.ª y la 107.ª de la Guardia, y la 44.ª División Aerotransportada de la Guardia. Arriba: La insignia de bocamanga de una División de asalto aéreo.

ARSENAL SIN PAR


Ian Hogg


Ian Hogg

Cuando se añade una nueva arma al arsenal soviético, son los paracaidistas los primeros en comprobar su capacidad operacional.

El arma aerotransportada soviética ha experimentado violentos reveses de fortuna desde su formación en 1929, pero en la actualidad forma un componente vital y de extraordinaria potencia dentro del Ejército soviético. Ya en 1930 se desplegaron tropas de paracaidistas en unas maniobras militares; seis años después se realizó una famosa exhibición ante enviados extranjeros, en la que saltaron unos 1 500 hombres. Sin embargo, tras esto muy poco se oyó sobre estas tropas y se presume que la mayoría de sus oficiales de mayor graduación fueron eliminados durante las purgas de Stalin en 1936-37, que dejaron sin cabezas directoras al arma aerotransportada. En 1943-44 se utilizaron tropas paracaidistas en tres operaciones contra las fuerzas alemanas, y las tres terminaron en desastre debido principalmente a que los paracaidistas soviéticos sólo disponían de forma casi exclusiva de armas ligeras y no tuvieron apoyo pesado.

No obstante, en 1956, la famosa Exhibición Aérea de Tushino reveló al mundo que se había organizado un elemento aerotransportado soviético totalmente nuevo, y en las tres últimas décadas éste se ha convertido en la mayor y probablemente la mejor equipada de las fuerzas similares del mundo. Todos los hombres son voluntarios y sus bases están instaladas en el interior de la URSS, lo que proporciona a los observadores occidentales muy pocas oportunidades de valorar a estas tropas de élite. No se sabe su potencial humano con precisión, aunque se estima que debe haber unos 75 000 hombres organizados en ocho divisiones. La Fuerza Aérea soviética dispone de grandes cantidades de aviones de transporte y es muy probable que, en caso de emergencia, dos, o incluso tres divisiones puedan ser trasladadas casi de inmediato a distancias superiores a los 3 000 km. El avión de transporte normalizado para las tropas paracaidistas es el Antonov An-12 *"Cub"*, un aparato tur-





Izquierda: Con la bayoneta calada, un oficial aerotransportado realiza instrucción de combate. Arriba, izquierda: Un lanzagranadas automático AGS-17. Arriba, derecha: Un paracaidista soviético avanza con una arma contracarro de las tropas aerotransportadas, el lanzagranadas RPG-16. Abajo: Una unidad paracaidista atraviesa el flanco "enemigo".

Novosti



Ian Hogg



Ian Hogg

bohélice con un alcance de 4 600 km a 620 km/h con 100 paracaidistas totalmente equipados. Alternativamente el An-12 puede transportar cargas de hasta 15 000 kg y, según fuentes soviéticas, se necesitan [illegible] aparatos de este tipo para mover un regimiento.

Una división aerotransportada está compuesta por tres regimientos, junto a batallones de ingenieros, comunicaciones, de misiles contracarro, mantenimiento, reabastecimiento y de servicios médicos, un regimiento de artillería de apoyo, una compañía de reconocimiento, una de defensa química y una de equipo. No obstante, ésta parece ser su composición "ideal", pues la real de una división puede variar bastante según el tipo de operación encomendada. En la doctrina militar soviética existen dos clases básicas de operaciones aerotransportadas: el asalto paracaidista, llevado a cabo por tropas especializadas, o bien el asalto en helicópteros, realizado normalmente por tropas convencionales de infantes motorizados. Los manuales ponen de relieve la osada utilización de fuerzas de paracaidistas en ataques tras las líneas enemigas tras un primer intercambio nuclear, o bien para apoyar un ataque convencional acorazado mediante desembarcos avanzados sobre centros de comunicaciones, vadeo de ríos u otros puntos de importancia estratégica. Otras misiones serían las de desviar reservas lejos de la zona de avance prevista, tomar los sistemas de lanzamiento de armas nucleares del enemigo o bien interrumpir o estorbar las cadenas de comunicación y mando del

contrario mediante desembarcos aéreos en retaguardia de éste.

A juzgar por las escasas fotografías que se han visto en Occidente en los últimos 30 años, parece muy probable que el soldado aerotransportado soviético, de acuerdo a su estatuto de "guardia", se encuentre entre los primeros en recibir las nuevas armas; es notable que el primer fusil AK-74, el primer lanzagranadas contracarro RPG-16 y el primer AGS-17 hayan sido vistos en manos de paracaidistas antes de que fueran distribuidos a las restantes unidades del Ejército soviético. En base a esto, los observadores occidentales sólo pueden especular sobre el alcance de las nuevas armas en posesión de los paracaidistas, medios que aún no han aparecido a la luz pública.

El arma de combate básica del paracaidista es el fusil AK-74. Éste se detectó por primera vez en 1978, y en 1980 fue distribuido al resto del Ejército soviético. El AK-74 está basado en el bien conocido diseño Kalashnikov AK-47; la mayor diferencia entre ambos es su calibre de 5,45 mm y la adición de un compensador y freno de boca combinados en el extremo del cañón. Se cree que este mecanismo está destinado a reducir el retroceso y la reelevación del cañón durante el disparo automático, pues hay evidencias procedentes de revistas de medicina militar soviéticas de que el fogonazo del disparo es peligroso para los soldados que estén junto al arma. El cartucho de 5,45 mm es comparable al de 5,56 mm de la OTAN, aunque tiene una bala de diseño peculiar con alma de acero embutida en el interior de una ojiva de cuproníquel. El extremo plano del ánima tiene un espacio vacío, de modo que cuando hace impacto, la punta se dobla sobre sí y entonces la bala sigue una trayectoria curva que ocasiona una herida muy grave. También se dispone de proyectiles perforantes y trazadores, aunque habitualmente estos dos se utilizan más en las ametralladoras.

Hay dos versiones del fusil AK-74, de las que la más común es la AKS-74, que es el arma normal con la adición de una culata metálica plegable y que se ve muy frecuentemente en manos de los paracaidistas. La versión menos común es el subfusil AKR, más corto. Éste dispone de un cañón muy corto (200 mm de longitud en lugar de 400 mm) y una culata plegable similar a la del AKS-74. Un apagallamas de forma bulbosa ayuda a reducir la presión del gas en el émbolo de accionamiento.

La ametralladora de 5,45 mm, utilizada como arma colectiva de escuadra, es el modelo RPK-74. Es similar a la anterior RPK de 7,62 mm y es lo que en Occidente denominaríamos como un "fusil ametrallador" ya que, en realidad, no es más que una versión pesada del fusil AK-74 con la adición de un bípode, un cargador mayor y un cañón más largo y pesado. Este último no puede sustituirse cuando se calienta, lo que sugiere que sólo puede usarse en ráfagas cortas y no para fuego de apoyo sostenido. El cargador lleva 40 proyectiles, aunque el arma puede aceptar el cargador normal del fusil, de 30 cartuchos.

Aunque el RPK-74 es un arma adecuada para la escuadra, es obvio que se requiere otra arma con mayor poder y alcance como ametralladora colectiva de compañía, por lo que se utiliza también la PKM de 7,62 mm, una ametralladora compacta y de alimentación por cinta con un bípode y un cañón de cambio rápido que permite su utilización en ráfagas largas. Para terminar y ante el requerimiento de un arma de mayor alcance aún, se les suministra la ametralladora pesada NSV de 12,7 mm a una escala de dos por compañía paracaidista. La NSV reemplaza actualmente a la anticuada DShK de 12,7 mm como ametralladora pesada regular en el Ejército soviético y puede utilizarse como arma terrestre o bien para la defensa antiaérea. Dispara una cinta de 50 cartuchos a una velocidad



El cargador de plástico y la culata hueca del AK-74 (superior, izquierda) proporcionan a las tropas aerotransportadas soviéticas una arma ligera y fácil de llevar (fotografía principal). Extremo izquierdo: El lanzagranadas RPG-18 (inferior), junto a su equivalente norteamericano, el M72 LAW (superior).

OPERACIONES Y ESTRATEGIA

En caso de conflicto, el despliegue de las fuerzas aerotransportadas tendría la forma de misiones operacionales. Los regimientos y, posiblemente, unidades a nivel de división, serían empleados en asaltos aerotransportados para asegurar los objetivos clave hasta 300 km tras las líneas enemigas. Los paracaidistas los mantendrían hasta la llegada de la fuerza principal soviética. Para los soviéticos, la misión operacional más importante sería la inserción de pequeñas unidades en la retaguardia y los flancos del enemigo. A tales misiones se las conoce como *desants* e implicarían la destrucción de armas e instalaciones nucleares con unidades cuyo tamaño variaría desde un regimiento a pequeñas escuadras de sabotaje. Estas unidades también cooperarían con patrullas soviéticas de largo alcance para abrir rutas que facilitasen el avance principal, además de obtener información sobre el dispositivo enemigo. Los asaltos aerotransportados y los *desants* no están pensados para su realización independiente de las fuerzas terrestres principales pero son capaces, en potencia, de provocar graves daños tras las líneas del contrario. En 1979, el empleo de la 105.ª División Aerotransportada de Guardia en Kabul, la capital de Afganistán, demostró la efectividad de las tropas aerotransportada en conjunción con una gran fuerza. También se las puede emplear en una función estratégica, para crear un nuevo teatro de operaciones o asegurar bases de valor estratégico.

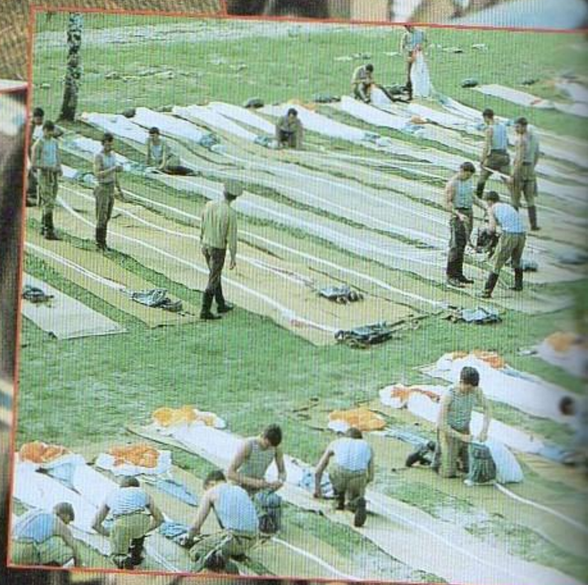
La importancia de los paracaidistas soviéticos en este contexto la demuestra el hecho de que todas las divisiones excepto una (la 44.ª Aerotransportada de la Guardia) se mantienen en disponibilidad de Categoría 1 en tiempo de paz.

TÁCTICAS AERO-TRANSPORTADAS

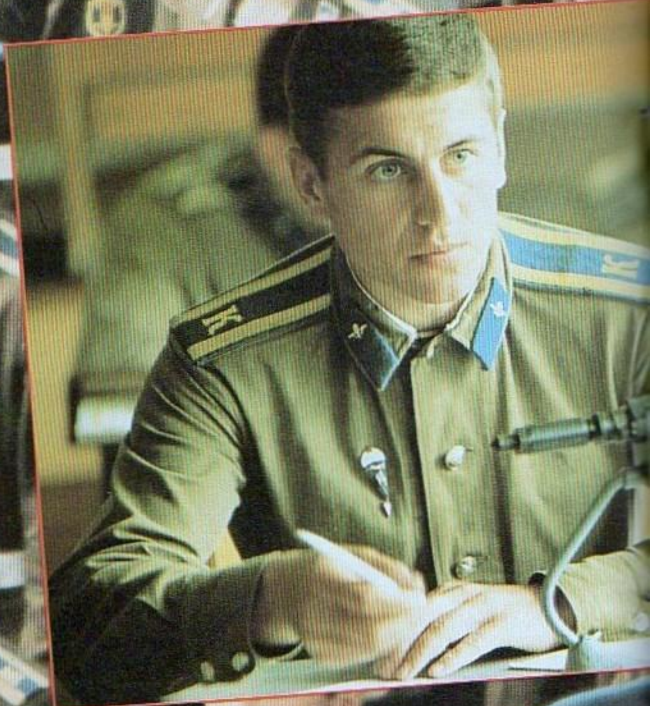
La razón fundamental de las tácticas aerotransportadas soviéticas la constituye la creencia de que un gran asalto aerotransportado fracasaría frente a un enemigo alertado, a menos que fuese precedido por un intenso bombardeo de las defensas. Para este fin se utilizarían armas aéreas, de artillería y ABQ para debilitar o eliminar el dispositivo enemigo. Los saltos tendrían lugar seguramente en la oscuridad, con los An-12 *"Cub"* en rutas libres de defensas antiaéreas y apoyados por cazas como el MiG-27. Las zonas de salto estarían a una distancia máxima de 5 000 m del objetivo y cada división tendría designadas hasta seis zonas. Estas áreas serían marcadas por exploradores de la compañía de reconocimiento de cada división, cuyo personal está bien adiestrado en el arte del paracaidismo de precisión. También se utilizarían balizas electrónicas y visuales para que los pilotos de los An-12 identifiquen las zonas de salto. Después de que la oleada inicial tomase tierra con sus equipos pesados, se aseguraría la zona, que quedaría lista para la siguiente oleada. Entonces, los paracaidistas aumentarían el territorio bajo su control mediante patrullas circulares apoyadas por fuego aéreo y de artillería. Sin embargo, las tropas aerotransportadas tendrían que apoyarse básicamente en sus propias armas y en sus cualidades de combate para asegurar el área. Tras ganar su objetivo, los paracaidistas tendrían que esperar la llegada de las fuerzas pesadas soviéticas antes de que pudiesen ser relevados. Aunque por sí solas poseen insuficientes armas pesadas, las tropas aerotransportadas proporcionan un elemento vital a las Fuerzas Armadas soviéticas: la movilidad.











de unos 700 disparos por minuto y proporciona fuego de precisión a distancias de 2 km.

El apoyo pesado lo proporciona una compañía que dispone de seis morteros de 82 mm. El modelo utilizado es el "Nuevo M37", una versión aligerada del conocido diseño introducido hace ya 50 años. Mortero de avancarga y empleo convencional, dispara una granada de 3 kg a una distancia de hasta 3 km, y un equipo bien entrenado de servidores puede conseguir una cadencia de hasta 20 disparos por minuto. Para su transporte por tierra puede desmontarse en tres partes (tubo, placa base y bípode).

El regimiento aerotransportado dispone también de una compañía de morteros pesados de apoyo que está equipada con seis M43 de 120 mm. Este mortero también pertenece a un diseño muy veterano y es poco más que una mejora del modelo de 1938, aunque su edad no es obstáculo para su eficacia, ya que el M43 es una pieza excelente. De ánima lisa, avancarga y acción convencional, es capaz de enviar granadas de 15 kg a una distancia máxima de 5,7 km y puede alcanzar una cadencia de disparo de hasta 15 proyectiles por minuto. Aunque es un arma de esquema convencional (tubo, placa base y bípode), dispone de un remolque ligero para su transporte sin tener que desmontarlo, por lo que incluso puede ser remolcado por un vehículo tipo *jeep* o a mano.

En el pasado, los pelotones de fusileros también llevaban algunos morteros de 50 mm, pero actualmente se han sustituido por un arma de corto alcance y de diseño completamente diferente, el lanzagranadas automático AGS-17. Esta arma se parece a una ametralladora achaparrada, está montada sobre un trípode y dispara un potente proyectil-granada de 30 mm que se introduce en el arma a través de una cinta de 30 proyectiles. La granada rompedora pesa 275 gramos y lleva una carga RDX rodeada por varios centenares de esferas de acero que le proporcionan un mortífero efecto de fragmentación. El arma tiene una cadencia de tiro de unos 65 proyectiles por minuto y puede lanzar sus granadas a una distancia de hasta 1 500 m con una considerable precisión.

La amenaza más seria contra una operación aerotransportada es la procedente del despliegue ante ella de medios acorazados. Puesto que este factor llevó a la destrucción en la última gran guerra de las acciones aerotransportadas soviéticas, la nueva organización de estas fuerzas ha tenido en cuenta este peligro y se les ha suministrado con un extenso surtido de armas contracarro.

En el nivel más bajo, el arma contracarro básica del Ejército soviético es el conocido lanzagranadas RPG-7. Arma individual que se dispara desde el hombro, el RPG-7 es una combinación de cañón sin retroceso y de lanzamisil. El "misil" es un cohete estabilizado por aletas que lleva una cabeza de combate sobrecalibrada y que se dispara desde un tubo de 40 mm mediante una pequeña carga sin retroceso. Tras volar unos cuantos metros, se enciende un motor cohete que acelera el misil hacia su blanco. El RPG-7 pesa sólo 9 kg completo con su cohete y tiene un alcance de 500 m contra blancos estacionarios y de 300 m contra móviles. La cabeza de combate se activa mediante una espoleta piezo-eléctrica, mientras que su carga de detonación conformada es capaz de perforar más de 300 mm de acero sólido.

En los últimos cuatro años se han puesto en evidencia indicios de la llegada de una nueva arma de este tipo. Conocida como RPG-16, es una versión alargada y más potente del RPG-7. Esta arma tiene un tubo lanzador de 58 mm y dispara una cabeza de combate de gran tamaño con cargas conformadas en tándem, de las que una hace impacto y realiza la primera perforación en el blindaje del objetivo, mientras que la segunda detona después y profundiza o agranda el agujero. El RPG-16 tiene un alcance de 800 m contra blancos estacionarios y probablemente la mitad de esa distancia contra móviles y parece seguro que el RPG-16 puede franquear planchas de hasta 500 mm.

Para tener ciertas posibilidades frente a la amenaza acorazada, las tropas aerotransportadas disponen de armas pesadas

El RPG-18 es la tercera arma de estas características utilizada por las tropas soviéticas. Aunque no hay evidencias positivas de su adopción por las fuerzas aerotransportadas, parece que el RPG-18 forma parte de su equipo y es un sistema ligero desechable que puede ser transportado por un miembro de una sección de infantería. De hecho, es similar al LAW M72 de 66 mm norteamericano: un tubo de lanzamiento telescópico con un cohete de carga conformada y estibada en su interior. Cuando se requiere, se le quita el capuchón del extremo, se extiende el tubo, se ceba el arma, levanta la mira y el soldado lo dispara mediante el accionamiento de un simple gatillo. Una vez disparado el cohete, se desecha el tubo lanzador. El RPG-18 tiene un alcance máximo de unos 200 m y puede perforar planchas de 250 mm. Estas armas contracarro pueden utilizarse asimismo para otros propósitos: el RPG-7 tiene un cohete de fragmentación que puede ser disparado en lugar de la cabeza contracarro convencional, y las tres armas pueden producir un poderoso efecto antipersonal con sus cabezas de combate de carga conformada.

La principal desventaja de estos lanzagranadas es que sólo son eficaces a corto alcance, no por culpa de algún defecto en sus cabezas de combate, sino debido a que el proyectil se desplaza a una velocidad relativamente lenta. La trayectoria del cohete es, por tanto, curva más que recta y este factor ocasiona al usuario enormes dificultades cuando se concentra sobre un blanco en movimiento. Es por esta razón que se dan esas cifras tan dispares en el alcance de los lanzagranadas referentes a los blancos estacionarios y en movimiento; incluso estas cifras se refieren a lo máximo que un soldado experimentado podría conseguir en condiciones ideales. Algo que puede no ser el caso de un paracaidista que acaba de llegar a tierra y que es el foco de atención de las armas cortas del enemigo.

Con el fin de mantener la oposición de los carros dentro de las posibilidades, las tropas aerotransportadas disponen de armas más pesadas. La más reciente y de la que prácticamente no se sabe nada en Occidente es un cañón de 85 mm. Éste ha reemplazado al anticuado contracarro SD-44 de 85 mm, una arma clásica bimástil con un motor auxiliar instalado que le permite trasladarse sin necesidad de un vehículo tractor. Es probable que el nuevo cañón también utilice un motor auxiliar y algunas fuentes indican que es una arma de ánima lisa y ligera, que dispara

Debido a la importancia concedida al arma aerotransportada, sus ocho divisiones operan independientemente de la cadena de mando del Ejército soviético y están bajo el control directo del Ministerio de Defensa. Esta categoría de élite la confirma su uniforme distintivo (fotografía principal), que incluye una boina y hombreras azules, y un riguroso programa de entrenamiento en la escuela aerotransportada de Ryazan, que pretende aunar la preparación física con la intelectual. Las materias tratadas incluyen idiomas (superior, izquierda), plegado del paracaídas (centro) y exhaustivos estudios académicos destinados a proporcionar a los estudiantes una educación completa (izquierda).

F Spooner

ENTRENAMIENTO DE OFICIALES

Las Fuerzas Armadas de la Unión Soviética tiene numerosas escuelas de carros, aéreas, de artillería y de servicio general, pero la de mando de unidades aerotransportadas Ryazan Leninist Kommosol –dos veces condecorada con la Orden de la Bandera Roja– es la única institución que entrena oficiales de esta especialidad.

A todos los futuros candidatos se les exige aprobar un riguroso examen de ingreso en matemáticas, física, literatura y lengua rusa antes de ser admitidos a la escuela.

Después se introduce a los alumnos en los diversos tipos de equipo militar, tanto en su uso como en su mantenimiento. Los futuros oficiales deben destacar en transmisiones, combate cuerpo a cuerpo y técnicas de demolición. Se presta una especial atención al entrenamiento aerotransportado, y los oficiales deben demostrar su capacidad de salto –día y noche– en cualquier contexto. También se exige un completo conocimiento del equipo de salto y que aprendan a manipular elementos militares pesados como el vehículo de combate aerotransportado BMD.

Además de un exhaustivo programa de entrenamiento físico, se presta gran atención al desarrollo del paracaidismo y muchos estudiantes de la escuela han conseguido plusmarcas mundiales. Al mantener tales niveles de perfección en el salto, la escuela aerotransportada de Ryazan ha hecho que sus pupilos alcancen la cima de la preparación física.

un proyectil macizo, subcalibrado y estabilizado por aletas similar a los usados por los cañones de los carros soviéticos. Si fuera éste el caso, podría ser razonable esperar que esta arma destruyese un blindaje de 250 mm a una distancia de 1 000 m.

Cada compañía de fusileros está provista con dos cañones sin retroceso B-10 de 82 mm para defensa contracarro. Esta arma está muy anticuada, pero al igual que todos los cañones sin retroceso, es ligero y fácil de transportar por dos hombres. Es una arma de ánima lisa que dispara un proyectil estabilizado por aletas. Hay dos tipos de proyectiles disponibles, uno perforante con carga conformada y otro rompedor para misiones de apoyo generales. La carga conformada puede perforar planchas de hasta 240 mm, pero puesto que su velocidad es relativamente baja no se pueden garantizar impactos eficaces más allá de los 500 m. No obstante, con los proyectiles rompedores convencionales el B-10 dispone de un alcance de hasta 4 500 m.

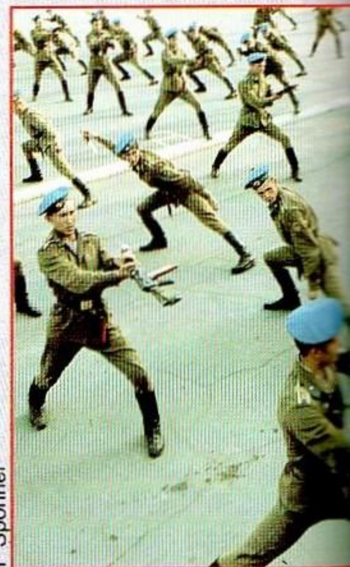
La compañía contracarro de un batallón dispone de tres cañones sin retroceso B-11 de 107 mm. Estas armas son versiones aumentadas del B-10 y disparan proyectiles más pesados y a distancias mayores. Su granada de carga conformada puede perforar planchas de 380 mm y tiene un alcance práctico de unos 500 m, mientras que la rompedora de 13 kg puede alcanzar una distancia máxima de 6 600 m.

El batallón de misiles contracarro divisional está equipado con un número indeterminado de armas. Asimismo es indeterminado también el tipo concreto de misil utilizado, ya que los batallones sufren hoy día un proceso de sustitución de las armas más anticuadas. Las pocas evidencias disponibles parecen indicar que los misiles AT-4 *"Spigot"* y AT-5 *"Spandrel"* reemplazan a los anteriores AT-2 *"Swatter"* y AT-3 *"Sagger"*. El AT-4 parece ser una arma de guía semiautomática muy similar al Milan occidental. Debe de tener un emplazamiento de disparo terrestre en el que se instala una unidad de control y los visores, y en el que se fija un tubo de lanzamiento que contiene el misil. El operador apunta y dispara el misil, que arrastra a un cable tras él. Se mantiene el visor sobre el objetivo mientras que un detector infrarrojo en la propia mira sigue una bengala instalada en la cola del misil, mide su desplazamiento desde el plano de mira y luego controla el misil a través del cable para mantenerlo en la línea de mira. Por tanto, el operador debe mantener el visor sobre el objetivo durante toda la trayectoria para que el arma pueda acomodarse a la línea de mira y alcanzar al blanco. No se dispone de estimaciones de las prestaciones del *"Spigot"*, pero el arma occidental comparable, el Milan, tiene un 95 por ciento de probabilidades de alcanzar el objetivo y el *"Spigot"* podría tener unas actuaciones muy similares. Lleva una cabeza de combate de carga conformada de 120 mm capaz de perforar planchas de blindaje de 500 mm, y tiene un alcance máximo (según la longitud del cable) de hasta 2 500 m. Las unidades aerotransportadas también llevan lanzamisiles *"Spigot"* en las torres de sus vehículos de combate BMD-1; en esta configuración la unidad de lanzamiento parece ser algo distinta, con el visor mucho más bajo para que el operador pueda usarlo con una mínima exposición al exterior.

El AT-5 *"Spandrel"* ha sido introducido muy recientemente y se sabe muy poco sobre él. Se lleva en un banco de cinco lanzadores en la torre del vehículo acorazado de reconocimiento BRDM-2 y parece tener un calibre algo mayor que el del AT-4. No hay identificación positiva de esta arma en las unidades aerotransportadas soviéticas, pero puesto que el BRDM-2 es utilizado como vehículo portamisiles antiaéreos, parece probable que la versión contracarro forme también parte del arsenal aerotransportado.

Finalmente, el batallón cazacarros de la división despliega 31 cañones autopropulsados ASU-85. Son vehículos oruga que pesan unas 15 toneladas y están armados con un cañón de ánima rayada D-70 de

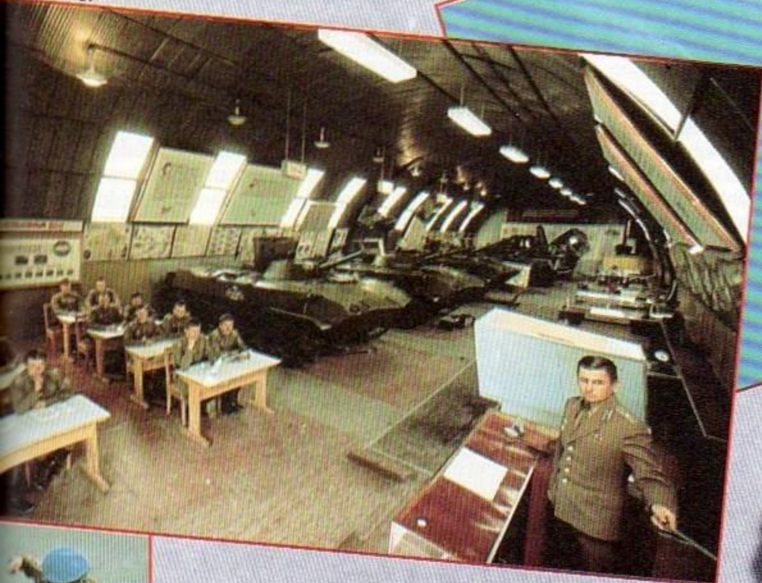
Durante sus cuatro años en la escuela de Ryazan, la vida de los estudiantes es dura. Las actividades de un día pueden variar desde ejercicios de combate cuerpo a cuerpo (abajo) y clases de entretenimiento del vehículo de combate aerotransportado BMD (derecha), hasta el preciso arte del paracaidismo (extremo derecho).


F Spooner




F Spooner

F Sponner





F Spooner









Novosti

Arriba: Las fuerzas aerotransportadas se entrenan para combatir en cualquier terreno y se da especial énfasis a las técnicas de la guerra en montaña. Abajo: Aprendizaje del entretenimiento rutinario de un BMD.



F Spooner

Abajo, izquierda: Las tropas aerotransportadas soviéticas están entre las pocas unidades entrenadas específicamente para el combate urbano. Abajo: Con un fusil AKS-74 y el paracaídas de reserva, un paracaidista lee la lista de comprobaciones antes del salto.





F Spooner

ANTONOV AN-12

Llamado *"Cub-B"* por la OTAN (su exacta denominación es desconocida), el Antonov An-12 está basado en el diseño del antiguo An-10 civil, con la parte posterior del fuselaje agrandada para incorporar un portón trasero de anchura completa y compuertas de carga. El fuselaje está presionizado y con aire acondicionado, y el combustible está alojado en 22 tanques situados en las alas. Su capacidad normal es de 17 100 litros, que permiten un alcance máximo de 4 600 km con una carga útil de 15 000 kg. La tripulación de vuelo comprende dos pilotos, un navegante, un radarista y radio, un ingeniero de vuelo y un artillero de cola. Puede acomodar 100 paracaidistas completamente equipados, sentados en los laterales y el centro del compartimiento de carga. Durante el salto, las compuertas traseras se abren hacia arriba y todos los hombres están fuera del avión en un minuto. El Antonov An-12 también es capaz de transportar el carro anfibio PT-76 y vehículos de combate aerotransportados como los cañones BMD, ASU-85, los vehículos antiaéreos ZSU-23/4 y una gran variedad de lanzamisiles superficie-aire. Unos 500 de estos aviones siguen en servicio y se ha provisto a algunos de ellos con equipo de vigilancia electrónica a fin de controlar las comunicaciones de buques, aviones y fuerzas terrestres de la OTAN. El *"Cub-C"* es una variante más prolífica, equipada como avión de contramedidas electrónicas (ECM). En este modelo se ha sustituido la torreta de cola por el domo de un gran radar. El Antonov An-12 está propulsado por cuatro turbohélices AI-20M que proporcionan una velocidad máxima de 770 kilómetros por hora; la velocidad de crucero es de 620 kilómetros por hora con la carga útil máxima y el techo de vuelo de 10 000 m.

Abajo: El lanzamisiles SA-7 *"Grail"* dispara una cabeza de combate de 2,5 kg a un alcance máximo de 5 km, aunque su efectividad se limita a aviones de vuelo relativamente lento.
Fotografía principal: Con sus cañones de 73 mm apuntados hacia el cielo, una columna de BMD –cada uno capaz de transportar una escuadra– avanza en campo abierto.

85 mm en un montaje de acimut limitado en la parte delantera de su superestructura blindada. El cañón dispara proyectiles perforantes de gran velocidad que pueden atravesar planchas de hasta 300 mm a una distancia de 1 000 m y, además, proyectiles rompedores y de fragmentación para tareas de apoyo general y demolición. El ASU-85 también monta una ametralladora pesada, lanzagranadas fumígenas y está dotado con visores por infrarrojos y equipo de conducción nocturna para darle una capacidad de 24 horas en campo de batalla.



Ian Hogg

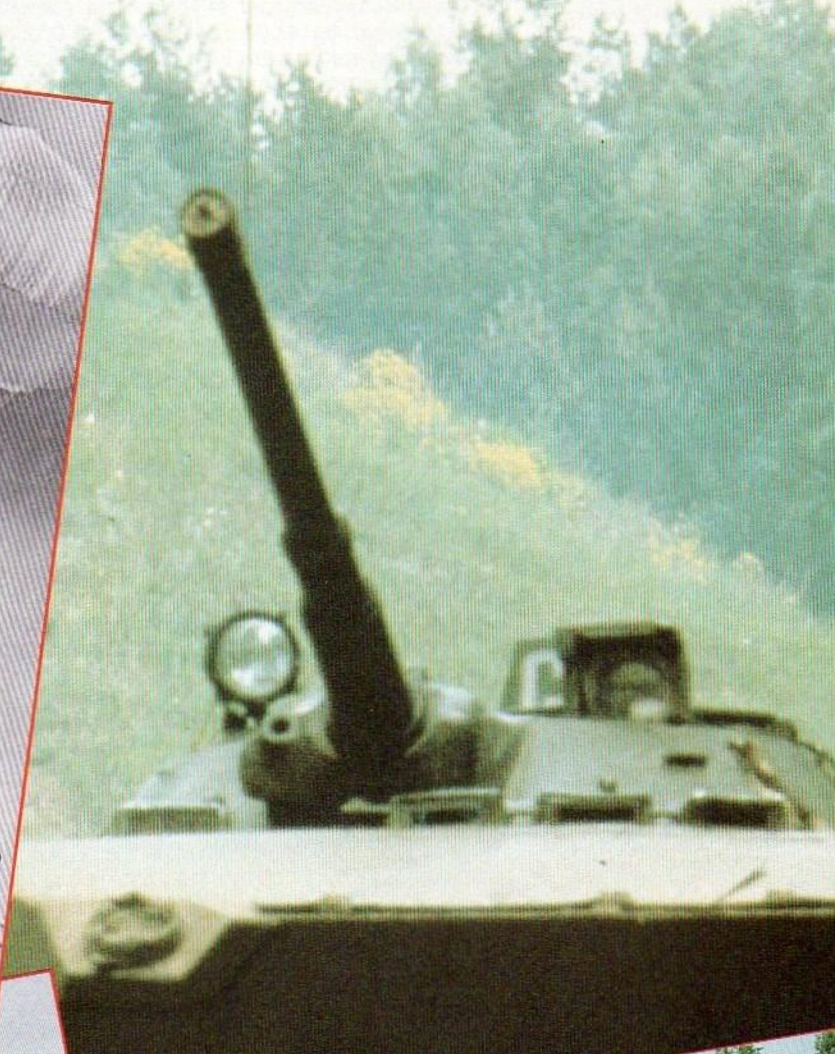
F Spooner

La defensa antiaérea se halla dividida en tres niveles. El arma más básica es el montaje doble automático ZU-23 de 23 mm. Éste es transportado en un remolque ligero de dos ruedas y consiste en dos cañones de 23 mm con una cadencia de tiro de cerca de 900 disparos por minuto unitarios. El sistema de alimentación es por cinta y puede disparar tanto proyectiles rompedores incendiarios como perforantes incendiarios a una altitud máxima de 2 500 m.

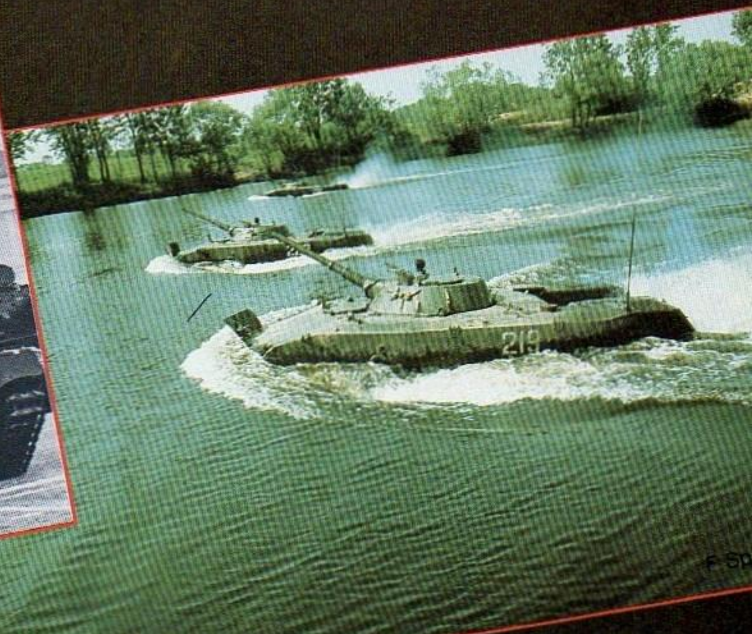
No obstante, las informaciones más recientes sugieren que estas piezas son sustituidas paulatinamente en el arsenal del servicio aerotransportado por una arma totalmente diferente, el sistema de misiles superficie-aire SA-9 *"Gaskin"*, conocido en el Ejército soviético como ZRK-BD. Esta arma es un sistema de misiles autopropulsado, transportado sobre el chasis de un vehículo de ruedas BRDM-2, con cuatro misiles en tubos lanzadores montados sobre la torre. Cada misil pesa unos 30 kg, tiene una velocidad de Mach 1,5 en vuelo y un alcance de 6 500 m. La cabeza de combate está equipada con una unidad buscadora infrarroja y una espoleta de proximidad que detona

Un vehículo del Ejército (abajo, centro) cuelga de un gigantesco racimo de paracaídas para frenar su descenso. Inferior (de izquierda a derecha): Cañones de asalto ASU-85 desfilan por la Plaza Roja. Con los tableros de navegación levantados para aumentar la estabilidad, los BMD demuestran su capacidad anfibia.


Camera Press







Fuertemente armadas y con una organización flexible que permite el rápido despliegue de unidades que varían en tamaño de un pelotón a una división, las fuerzas aerotransportadas forman parte de la punta de lanza de la estrategia militar soviética. Abajo: Un cañón autopropulsado ASU-57 es instalado sobre una plataforma antes de ser llevado a bordo del avión de transporte An-12. Aunque este último es aún la espina dorsal del transporte de estas fuerzas, la introducción de armas perfeccionadas y más pesadas como el ASU-85 ha sido acompañada por intentos de sustitución del An-12 por el avión de carga pesado Ilyushin Il-76. El resultado de ello es un avance gradual desde las operaciones de paracaidismo convencionales hacia una estrategia aerotransportada en la que se utiliza más ampliamente las técnicas de desembarco aéreo.

en un radio de 1,5 m de su objetivo. Aunque es posible enlazar estos lanzadores a un radar para suministrar una cobertura de 24 horas, el sistema desplegado por las fuerzas aerotransportadas es estrictamente una arma con buen tiempo y su utilización descansa en miras ópticas para adquirir el blanco y luego en la capacidad del buscador de calor del propio misil para alcanzarlo.

El tercer tipo de arma de defensa aérea es el Strela-2, conocido en Occidente como SA-7 *"Grail"*. Se trata de un misil lanzable desde el hombro que se parece al sistema norteamericano Redeye. El operador coloca el lanzador en su hombro y, tras adquirir el objetivo a través de una simple mira óptica, presiona el disparador para iniciar la primera fase. Entonces comienza a funcionar la cabeza buscadora de calor del misil y tan pronto como haya detectado el blanco comienza a sonar una señal acústica que alerta al operador. Éste presiona a fondo el disparador para iniciar la segunda fase, que dispara el misil. Éste dispone de un alcance máximo de 5 km y está programado para autodestruirse si no llega al objetivo antes de 15 segundos. La cabeza de combate es rompedora y lleva espoleta de impacto.

Las fuerzas aerotransportadas soviéticas están entre las tropas mejor equipadas del mundo

El elemento final del equipo de las fuerzas aerotransportadas es la movilidad y para ello se diseñó el vehículo de combate aerotransportado BMD. Entró en servicio en 1970 y aunque no fue visto en público hasta 1973, estaba muy por delante de cualquier cosa que Occidente pudiera producir por aquella época. Estos vehículos son aerotransportables, totalmente anfibios e incluso pueden ser lanzados en paracaídas. Cada división aerotransportada está equipada con unos 330 vehículos.

El BMD es un medio oruga con casco de acero soldado. El conductor se sienta en mitad del frontal, a su izquierda está el jefe y a su derecha el tirador, que sirve una ametralladora de 7,62 mm instalada dentro del casco y orientada hacia adelante. Detrás de este compartimiento está la torre, armada con un cañón de ánima lisa de 73 mm que dispara proyectiles de carga conformada, estabilizados por aletas y con motor cohete acelerador. El cañón se alimenta a través de un cargador automático de 40 proyectiles colocado a la derecha y detrás del tirador. En los primeros modelos, el BMD tenía una rampa de lanzamiento sobre el cañón para un misil contracarro guiado *"Sagger"*, aunque actualmente es sustituido por un lanzador para el *"Spandrel"*, montado en la parte derecha de la torre. Asimismo también lleva una ametralladora de 7,62 mm para defensa antiaérea o ataque terrestre. Una de las versiones del tipo, la BMD-1, monta un cañón de 30 mm de gran velocidad en lugar del de 73 mm.

Existe una segunda versión observada en las formaciones aerotransportadas; se trata de un vehículo de mando, que no tiene torre y cuyo chasis está cerrado y provisto de equipos de transmisiones y otros recursos para el mando.

Detrás de la torre del BMD hay un compartimiento abierto con una cubierta que se abre hacia adelante y protege los asientos para seis hombres, además de espacio para municiones, suministros y un lanzagranadas automático. Entre este compartimiento y la torre se encuentra el motor diesel de seis cilindros en uve y la transmisión. El vehículo pesa 6 700 kg en orden de combate, puede viajar a 80 km/h por carretera, a 10 km/h por el agua (impulsado por dos hidrorreactores) y tiene una autonomía de 320 km.

Las fuerzas aerotransportadas soviéticas se encuentran entre las tropas mejor equipadas del mundo y su extensa provisión de aviones de transporte les asegura despliegue a grandes distancias en muy poco espacio de tiempo. Todo su equipo es lanzable en paracaídas, tanto en contenedores (para los de menor tamaño) como en plataformas en el caso de los vehículos y piezas de artillería. Estas plataformas se lanzan desde los aviones mediante paracaídas, descienden con suavidad y son frenadas cerca del suelo mediante la ignición de retrocohetes instalados en los cables de suspensión. Un mecanismo que pende a unos 20 m por debajo de la plataforma hace encenderse a los cohetes al chocar contra el suelo, maniobra que ralentiza el descenso final.

Las fuerzas aerotransportadas soviéticas y su equipo han sido observadas en acción en Afganistán, aunque no en misiones aerotransportadas. Los soviéticos, al igual que ocurre en otros ejércitos, consideran a sus fuerzas aerotransportadas como infantería de élite que pueden utilizar en misiones terrestres regulares si fuera necesario. Si hay un futuro para las tropas aerotransportadas en el ambiente actual de modernos sistemas de defensa antiaérea es una cuestión que se debate muy a menudo; cualquiera que sea la respuesta, los soviéticos tienen a su disposición una fuerza de combate bien equipada y motivada.

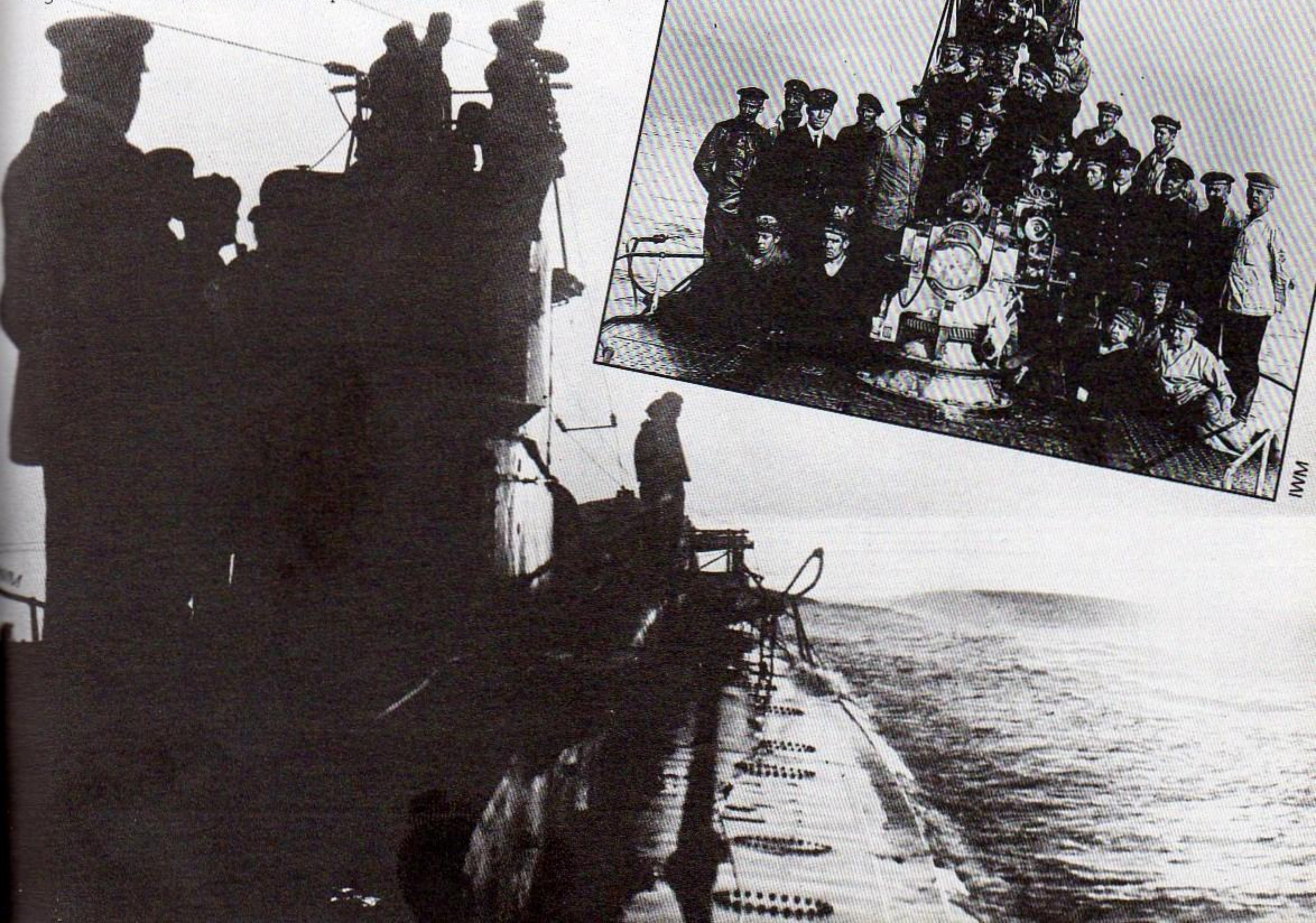

Novosti

¡SUBMARINO!

El submarino alemán *U-35*, que operó en el Mediterráneo durante la Primera Guerra Mundial, hundió 535 900 toneladas en buques aliados, lo que lo convirtió en el submarino con más éxito de todos los tiempos.

Cuando se declaró la Primera Guerra Mundial, en agosto de 1914, el joven oficial naval alemán Lothar von Arnauld de la Perière estaba "atado" a una mesa de despacho en el estado mayor del almirante von Pohl. Decidido a entrar en acción, solicitó un puesto en la rama de dirigibles navales, pero al serle rehusado centró su atención en el otro extremo del espectro naval y pidió el traslado al arma de submarinos. Experto en torpedos, el deseo de von Arnauld se vería satisfecho en 1915, cuando se le dio el mando del *U-35*. Éste, un submarino con base en el Mediterráneo, había sido mandado anteriormente por el *kapitänleutnant* Kophamel, pero su promoción a comandante de la nueva base naval de Pola, en la costa adriática de Austria-Hungría, dejó vacante el puesto que ahora ocupaba von Arnauld. Mientras el *U-35* regresaba a su base avanzada –el puerto adriático de Cattaro– von Arnauld viajaba hacia ella para asumir su nuevo destino.

El extraordinario éxito del submarino como arma estratégica había sorprendido tanto a los alemanes como a los Aliados, y en 1915 Alemania incrementó el tamaño de su arma de submarinos tan rápidamente como lo permitió el suministro de buques. Casi de forma simultánea, el mar Mediterráneo asumió una nueva importancia como escenario de la guerra: primero por ser una importante ruta de suministros para los Aliados y, en segundo lugar, porque la campaña de los Dardanelos había llevado a Turquía a la guerra y Alemania sentía la necesidad de proporcionar apoyo a su distante aliado. En consecuencia, el *U-35* zarpó de Alemania el 4 de agosto de 1915 junto con el *U-34*, seguidos casi enseguida por los *U-33*, *U-38* y *U-39*. Los cinco "treintas" estaban entre los mejores submarinos alemanes, mandados por comandantes muy osados y tenían tripulaciones de primera línea.


IWM

Abajo, izquierda: El submarino alemán *U-35* hundió 224 mercantes durante su carrera en la Primera Guerra Mundial, una cifra muy superior a la de los 52 buques hundidos por el *U-48*, el submarino alemán de mayor éxito en la Segunda Guerra Mundial. Abajo, derecha: La tripulación del *U-35* contenía algunos de los mejores submarinistas en el Mediterráneo. Tras el cañón de cubierta está su comandante, Lothar von Arnauld, con la codiciada *"Pour le Mérite"* al cuello.

U-35

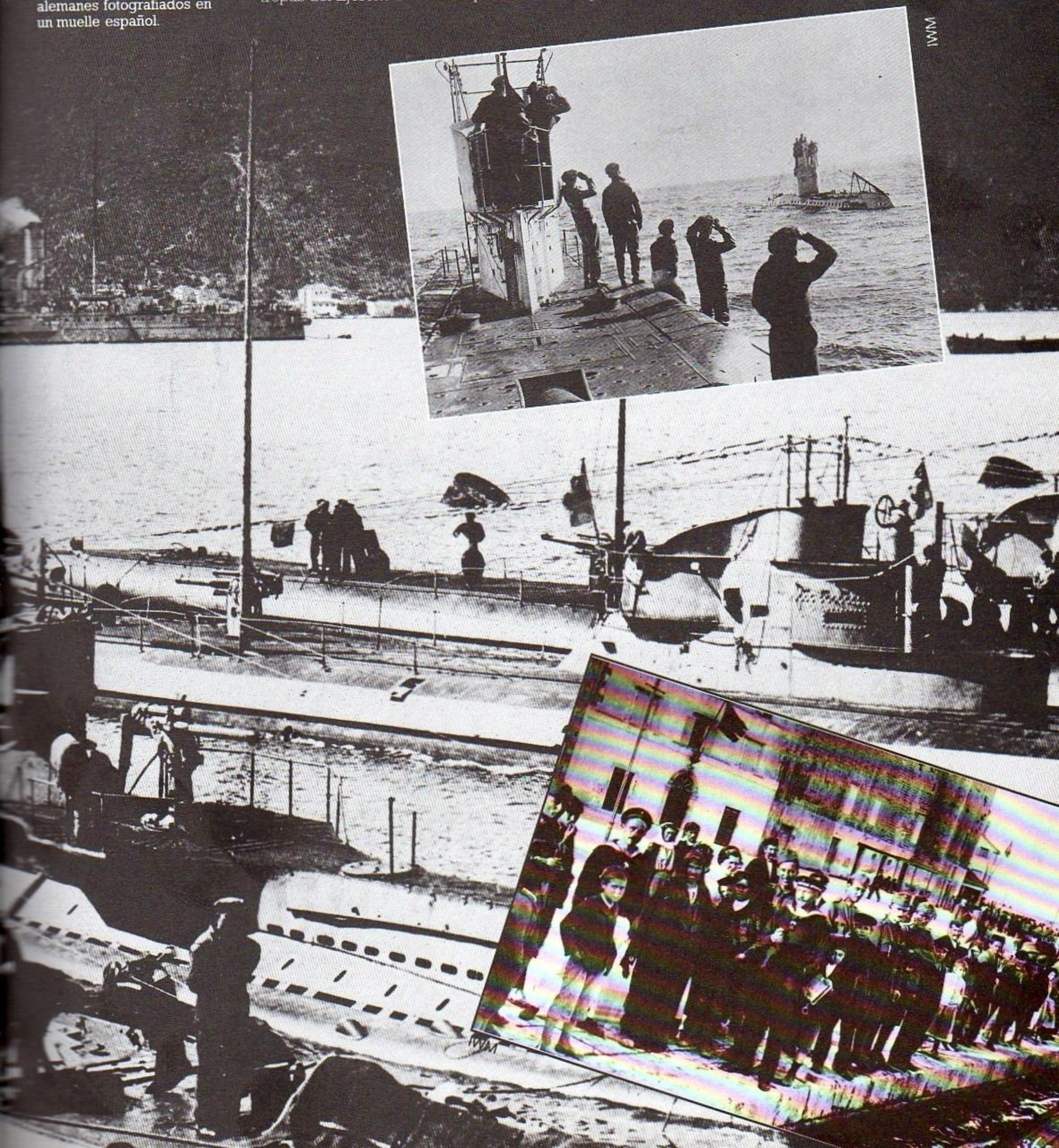
El *U-35* formó parte de un grupo de once submarinos alemanes (numerados del *U-31* al *U-41*, inclusives) encargados por la Armada alemana en junio de 1912 y alistados entre octubre de 1914 y febrero de 1915. El primer submarino alemán, el *U-1*, había sido construido en 1906 y la experiencia con éste y otros modelos había desembocado en la introducción de varias mejoras. El calibre de los torpedos se aumentó de 450 mm a 500 mm y los anteriores cañones de cubierta de 88 mm fueron sustituidos por piezas de 105 mm. Sin embargo, la habitabilidad seguía siendo difícil, con 39 hombres hacinados en un buque que desplazaba 870 toneladas en inmersión y medía 65 m de eslora. Para la Armada alemana era imprescindible que sus submarinos pudiesen operar muy dentro del mar del Norte. Los motores diésel dobles del *U-35* estaban diseñados para disponer de plena capacidad oceánica y su autonomía de 7 100 km a ocho nudos permitía al submarino hacer la travesía desde su puerto nacional en el mar del Norte hasta la base avanzada de Cattaro en el Adriático. Con un complemento operacional de sólo seis torpedos de 500 mm, el *U-35* tenía una limitada capacidad en la guerra antibuque submarina. Sin embargo, llevaba 900 proyectiles para el cañón de cubierta de 105 mm, que eran muy apropiados para los desarmados mercantes. El *U-35* desarrolló su carrera bélica en el Mediterráneo y, tras internarse en Barcelona en noviembre de 1918, pasó a manos británicas. Fue sólo uno de los 105 submarinos que se rindieron a Gran Bretaña después de la guerra y que fueron desguazados o empleados para prácticas de tiro como blancos.

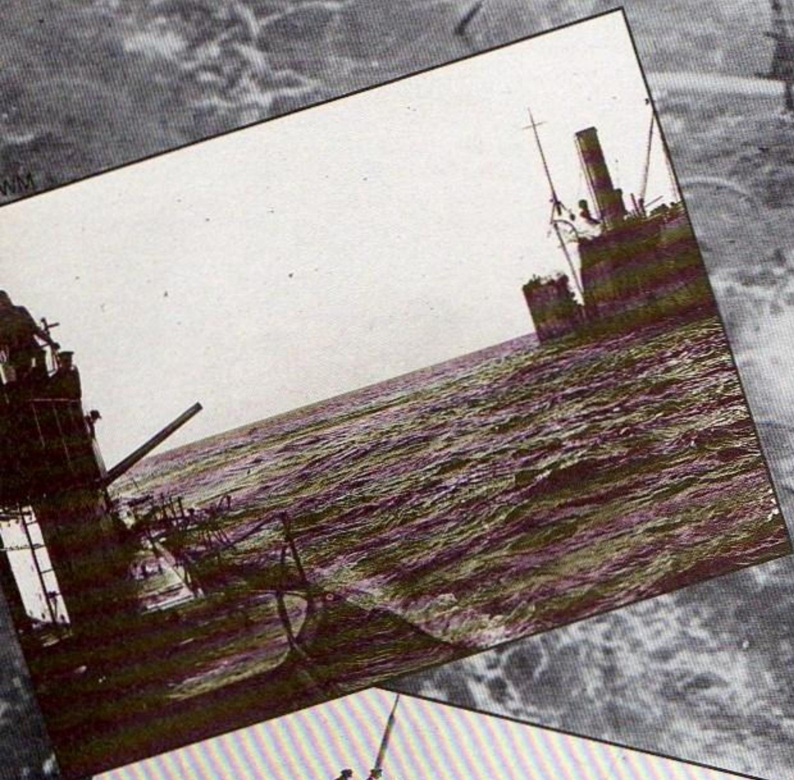


Abajo: Diversos tipos de submarinos alemanes se preparan en Cattaro para las operaciones. Izquierda: Unos torpedos son izados a bordo del *U-35* mientras que las vainas disparadas por el cañón de cubierta de 105 mm (abajo, izquierda) se descargan de vuelta al puerto. Abajo, derecha: Tripulantes del *U-35* y un submarino clase "UB" observan a un avión y (inferior) unos marineros alemanes fotografiados en un muelle español.

Los Aliados, por el contrario, estaban poco preparados para la llegada de estos auténticos "lobos marinos" y, como resultado, sufrieron graves pérdidas. Los austriacos permitieron que la Armada alemana utilizara la base de Cattaro y, al operar desde esta posición, los *U-booten* eran capaces de deslizarse con facilidad a través de la débil barrera de Otranto y penetrar en el corazón del Mediterráneo.

La primera patrulla del *U-35* tuvo lugar en el Mediterráneo Oriental. Acompañado por el *U-34*, ambos submarinos comenzaron a atacar las líneas de tráfico marítimo aliadas en los alrededores de Creta y hundieron cinco buques, entre ellos un transporte de tropas del Ejército indio. El *kapitänleutnant* Kophamel era un excelente comandante de submarinos (conseguiría el sexto puesto en la lista de mayores ases alemanes) y tras el éxito de su primera travesía zarpó en solitario hacia el mar Egeo, donde asumió correctamente que allí sacaría fuertes dividendos en el ataque de buques de suministro y de transporte de tropas que navegaban hacia la base aliada de Salónica. Además de su principal objetivo de echar a pique el mayor número de barcos aliados, Kophamel y el *U-35* también participaron en operaciones clandestinas al embarcar oficiales alemanes y turcos, junto con suministros y municiones, y llevarlos a las costas de Libia y Bardia. Los turcos ayudaban a las descontentas tribus senusitas contra los colonizadores italianos

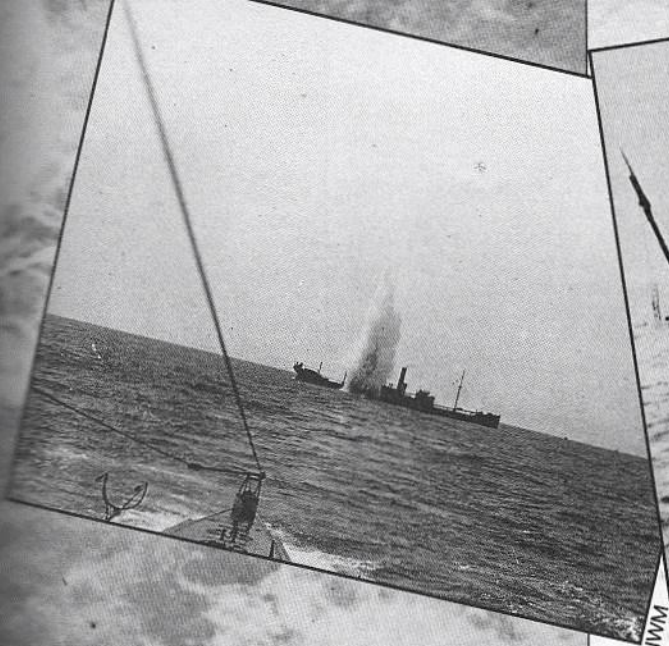


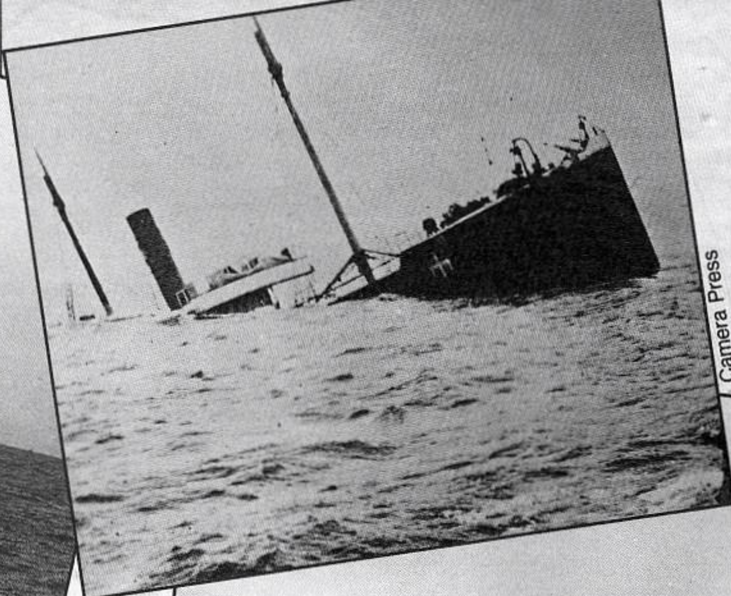


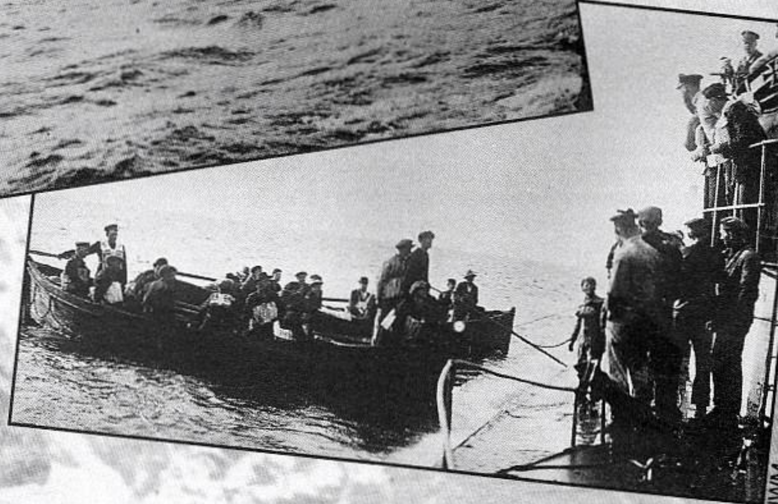




Guerra en el mediterráneo
1914-1918
GOLFO DE VIZCAYA
FRANCIA
AUSTRIA-HUNGRÍA
MAR NEGRO
Génova
Marsella
MAR ADRIATICO
ITALIA
Cattaro
ESPAÑA
Nápoles
TURQUÍA
Otranto
Cartagena
Atenas
GIBRALTAR
MALTA
CRETA
MEDITERRANEO
Port Said
Bardia
Alejandría
LIBIA
EGIPTO
Claves
Rutas de U-boote en el Mediterráneo
Rutas de tráfico marítimo aliadas
Areas de fuertes pérdidas aliadas









Camera Press

IWM

IWM

Extremo izquierdo, arriba: Sorprendido por el *U-35*, un mercante aliado espera los disparos que lo enviarán al fondo mientras los oficiales en el puente del submarino otean el horizonte en busca de buques de guerra aliados. Extremo izquierdo, abajo: Uno de los submarinos tipo "UB" alemanes abarloado al *U-35* durante una misión en el Mediterráneo. Algunos de estos pequeños submarinos costeros se transportaban en secciones por tren desde Alemania a puertos tales como Pola y después se ensamblaban para su inmediata actuación en el Adriático. La incongruente figura con uniforme del Ejército británico que deambula por la cubierta del *U-35* es el capitán Wilson, mensajero del rey, que fue capturado en esta misión. Superior, izquierda y derecha: Víctimas del *U-35*. Un vapor británico es alcanzado por disparos del cañón de cubierta mientras que otro desaparece lentamente bajo el agua. A pesar de todo, von Arnauld fue un comandante humanitario, y permitía que los tripulantes de los mercantes escaparan antes de despachar sus embarcaciones. Arriba, derecha: Unos tripulantes en un bote salvavidas son interrogados por los oficiales del *U-35* tras un hundimiento.

en aquella región, lo que sembraba la alarma entre las autoridades británicas del vecino Egipto.

Cuando Kophamel recibió su promoción, el *U-35* había hundido ya unas impresionates 49 000 toneladas de registro bruto y su dotación, de cuatro oficiales y 35 suboficiales y marineros tenía por entonces mucha experiencia en las técnicas de la guerra submarina. La dotación aceptó rápidamente a su nuevo comandante y durante el invierno de 1915-16 von Arnauld supervisó al *U-35* mientras se le realizaban algunas modificaciones. Al principio se habían concebido los submarinos como unidades cuya función primaria era la de atacar buques de guerra de superficie, por lo que se consideraba que los torpedos eran su armamento principal; el cañón de cubierta fue una ocurrencia muy posterior. No obstante, hacia 1915 el *U-boote* había demostrado su efectividad como un arma de guerra económica; mientras que las oportunidades de destruir buques de guerra habían sido relativamente infrecuentes, las inmensas flotas de mercantes que surcaban las principales arterias marítimas eran fáciles de localizar y hundir. Los mercantes por lo general eran demasiado pequeños como para merecer el gasto de un torpedo (en el Mediterráneo un típico mercante desplazaba aproximadamente 2 000 toneladas) y bastaba con unos cuantos disparos de un cañón de cubierta de 105 ó 150 mm. Von Arnaud entendió rápidamente la importancia de este hecho y puso gran énfasis en la artillería, para lo que reclutó a los mejores artilleros de la flota. De hecho, a menudo regresaba con algunos torpedos a bordo y así, por ejemplo, en su patrulla de mayor éxito gastó sólo cuatro de los diez torpedos, aunque consumió los 900 proyectiles de 105 mm con que zarpó. Además de su bien probada táctica, von Arnaud era un comandante humanitario y prefería dar a los mercantes indefensos un aviso de su suerte inminente, de modo que antes de que su presa fuera hundida se daba oportunidad a los tripulantes para que abandonaran el buque en los botes salvavidas.

Von Arnauld mandó el *U-35* en su primera patrulla, el 20 de febrero de 1916, y, tras tomar la iniciativa de

Kophamel, zarpó hacia el este para actuar entre Malta y Creta. El 26 de febrero von Arnauld consiguió su primera victoria al hundir a un transporte de tropas francés con 1 800 hombres a bordo, de los que más de la mitad se ahogaron. Tres días más tarde, el joven comandante lanzó un ataque sobre el "cazasubmarinos" británico *Primula*. La acción que siguió estuvo cargada de peligro, como más tarde relataría el propio von Arnauld:

"El hueso más duro de roer fue el *Primula*. Siempre admiraré a su comandante. Era un buque ligero que apenas si merecía un torpedo, pero la situación era tal que si nosotros no lo hacíamos, los británicos podrían haber dado cuenta de nosotros. El primer torpedo le alcanzó en la proa y le desmontó el trinquete. Quedamos boquiabiertos al ver la reacción del barco británico: puso las máquinas en retromarcha y nos enfiló a todo vapor en un intento de embestirnos con la popa. El *Primula* navegó de retromarcha a tal velocidad que mantuvo la presión del agua de su destruida proa y amenazaba con hundirnos, por lo que tuvimos que actuar con rapidez.

"Le disparé otro torpedo. El *Primula*, aún en retromarcha, maniobró de tal forma que evitó el torpedo y éste se perdió, por lo que el dañado buque continuó en su intento de embestirnos. El tercer torpedo también se perdió, pero esta situación no se iba a prolongar más, ya que el cuarto le alcanzó y, para alivio nuestro, el *Primula* terminó por hundirse."

En marzo y abril de aquel mismo año se realizaron otras patrullas en el Mediterráneo Oriental, aunque no se consiguieron grandes logros y el único hundimiento digno de mención fue el del *Minneapolis*, de 13 400 toneladas. Tras una nueva remodelación en Cattaro, el *U-35* zarpó en su tercera patrulla, esta vez en el Mediterráneo Occidental, donde su suerte cambiaría drásticamente. Durante una operación de dos semanas que comenzó el 10 de junio, el *U-35* logró hundir 40 buques enemigos que totalizaron 57 000 toneladas, una cifra sorprendente incluso para las atestadas aguas de Francia, Italia y el Norte de África. Von Arnauld encontró tiempo incluso para interrumpir sus ataques al comercio aliado y entrar en el puerto español de Cartagena para entregar un mensaje personal del *Kaiser* al rey de España.

Sorprendentemente, durante la siguiente patrulla von Arnauld consiguió cifras aún mayores: en un período de 25 días hundió a 54 mercantes, que totalizaban unas 90 000 toneladas. El punto álgido de la patrulla sobrevino el 14 de agosto, cuando el *U-35* hundió once buques de cabotaje italianos en rápida sucesión, aunque von Arnauld consiguió escapar a duras penas de ser interceptado por una flotilla de unidades antisubmarinas francesas.

El 15 de agosto, el *U-35* estuvo a punto de caer presa del buque señuelo italiano *Citta di Sassari*, pero consiguió sumergirse a tiempo

Como resultado de las graves pérdidas infligidas a los mercantes aliados, se adoptaron varios métodos para contrarrestar la amenaza de los submarinos alemanes; uno de los más peligrosos para el *U-35* fue la introducción de buques señuelo (denominados "buques Q" por los británicos): eran "mercantes" dotados con potentes cañones camuflados y cuya intención era atraer a corta distancia al submarino sin que sospechara nada. En el momento adecuado, se ponían al descubierto los cañones y el submarino era destruido en superficie antes de que tuviera oportunidad de sumergirse. El 15 de agosto, el *U-35* casi se convirtió en presa del buque señuelo italiano *Citta di Sassari*, pero consiguió sumergirse a tiempo cuando el capitán enemigo cometió un error muy común, abrir fuego a una distancia excesiva.

Para entonces, von Arnauld se había convertido en el principal as en términos de toneladas hundidas y sus éxitos se sucedían mientras los indefensos mercantes aliados caían ante él como moscas. En su siguiente patrulla, en el otoño de 1916, dio cuenta de 22 buques por un total de 70 000 toneladas de registro bruto. La máquina de propaganda del *Kaiser* hizo una sabia utilización del nuevo héroe de las profundidades alemán y tras ser condecorado con la *"Pour le Mérite"*, von Arnauld se convirtió rápidamente en un personaje muy conocido.

A finales de 1916, el *U-35* se retiró a Cattaro para proceder a una importante remodelación, los motores se pusieron a punto y se remplazó el equipo defectuoso o dañado. Como resultado, cuando se levantó la "veda de caza", el *U-35* estaba preparado para entrar en acción. A comienzos de 1917 las enormes y siempre crecientes pérdidas de buques de los Aliados llevó a éstos a adoptar tardíamente el sistema de navegación en convoy, la única medida eficaz de contrarrestar a los submarinos. No obstante, mientras la gradual introducción de los convoyes ponía las cosas más difíciles a von Arnauld durante 1917, éste aún consiguió varias cifras muy altas de hundimientos. En una patrulla de cinco semanas, que comenzó en abril de 1917, conseguiría destruir 20 buques con un total de 65 000 toneladas de desplazamiento.

De repente, los dos oficiales de guardia vieron horrorizados el mástil de un periscopio que los observaba fijamente

La escasez de víctimas en el Mediterráneo obligó a von Arnauld a llevar al *U-35* más allá del estrecho de Gibraltar y a fijar una estación en los accesos occidentales del Estrecho, una decisión que se saldaría con el hundimiento de 17 buques en menos de dos semanas. En esta patrulla, el *U-35* tuvo asignado un operador cinematográfico, quien, a pesar de sufrir fuertes mareos, consiguió filmar al submarino en acción, incluido el hundimiento del mercante británico *Parkgate*. La película fue enviada a Alemania, donde se mostró al *Kaiser* y fue exhibida en los cines de campaña del Frente Occidental. Durante la patrulla de dos semanas, se apresó un total de cinco capitanes de buques británicos, ya que la política de von Arnauld era sólo la de hacer prisioneros a los capitanes de los buques destruidos. Al contrario que otros comandantes de submarinos alemanes, von Arnauld era muy escrupuloso en la observancia de las convenciones en el mar, e incluso a pesar de haber infligido pérdidas masivas a los británicos, sus oponetes siempre le trataron con el máximo respeto.

La siguiente patrulla del *U-35* fue otro triunfo para von Arnauld, que operó de nuevo al oeste de Gibraltar y hundió once buques (unas 31 000 toneladas), cerca de las costas de España y Marruecos. Una patrulla posterior casi termina en desastre para el submarino, pues éste escapó "por los pelos" de ser hundido por un submarino británico.

Cuando el *U-35* llegaba a aguas amigas al final de una larga patrulla, los dos oficiales de guardia vieron horrorizados el mástil de un periscopio que los observaba fijamente. Casi de forma inmediata apareció una estela en el agua: un torpedo se dirigía a toda velocidad hacia ellos. Petrificados, los dos oficiales sabían que no había tiempo de realizar una maniobra



evasiva y se prepararon para recibir el impacto, que ciertamente les llevaría a la destrucción. Sin embargo, ante su completo asombro, el torpedo saltó sobre el agua a sólo 10 m del submarino. El ingenio británico había sido lanzado para una carrera a poca profundidad para hacer impacto contra la escasa obra viva del submarino, pero el torpedista lo había graduado mal, lo que provocó que saliese del agua. El torpedo describió un gracioso arco en el aire antes de aterrizar sobre la cubierta de proa del submarino alemán, perdió la cabeza al chocar con el cañón de cubierta y cayó al agua inofensivamente. El sonoro golpe del torpedo sobre el *U-35* alertó a toda la tripulación y con un grito instintivo de "¡Todo a babor!", von Arnauld guió a la nave fuera de peligro, mientras otro torpedo corría junto a él, aunque también sin consecuencias.

Aquella patrulla iba a ser una de las últimas de von Arnauld como comandante del *U-35*. A comienzos de 1918 fue llamado a Alemania para que tomara el mando del *U-139*, un submarino de la nueva clase de unidades pesadas y diseñadas para operar durante períodos prolongados en el Atlántico contra los mercantes norteamericanos. Von Arnauld tuvo una participación notable contra los convoyes que surcaban al oeste de la península Ibérica, donde hundió un gran número de buques a pesar de ser atacado por las cargas de profundidad de los escoltas de los convoyes. El *U-139* regresó a Kiel el 14 de octubre de 1918, sólo para encontrarse con que la Flota de Alta Mar se desintegraba en un motín, un triste final para la distinguida carrera bélica de este submarinista.

El *U-35* permaneció en el Mediterráneo durante todo 1918 y continuó operando contra las rutas de tráfico marítimo aliadas. Durante el otoño de 1918 quedó cada vez más claro para las unidades alemanas en el Mediterráneo que Austria-Hungría estaba acabada; en octubre se hicieron planes para retirar a todos los *U-booten* hacia Alemania. Aunque la mayoría de los submarinos lograron escabullirse a través del estrecho de Gibraltar, el comandante del *U-35* decidió internarse antes que rendirse, y llevó su buque hacia el puerto de Barcelona poco antes del armisticio del 11 de noviembre de 1918. El submarino de mayor éxito de todos los tiempos, el *U-35*, había enviado al fondo 224 buques que totalizaron 535 900 toneladas, la inmensa mayoría bajo el mando del *kapitänleutnant* von Arnauld de la Perière.



Abajo: El *kapitänleutnant* Lothar von Arnauld de la Perière de pie junto a la escotilla de popa del *U-35*. Superior, izquierda: Los hombres del submarino de von Arnauld saludan a un buque armado en el puerto de Cattaro, en el Adriático, al volver de una fructífera patrulla en abril de 1917. Junto al cañón de 105 mm (izquierda), un mástil telescópico luce una hilera de banderolas que indican el número de buques hundidos durante la travesía. El "botín" del submarino es realmente alto: 21 vapores hundidos y tres buques de vela (las tres banderolas blancas).

LOTHAR VON ARNAULD DE LA PERIÈRE

Nacido en 1886, Lothar von Arnauld de la Perière venía de una famosa familia prusiana, con una larga tradición militar. El apellido francés procedía de su bisabuelo, quien, al entrar al servicio de Federico el Grande en 1757, ascendió al empleo de teniente general y ganó la codiciada *Pour le Mérite*. El joven Lothar se enroló como cadete en la escuela naval de Wahlstadt a la edad de 10 años y pasaron siete antes de que se uniera a la propia Armada, en 1903. Tras adquirir una experiencia general en el mando naval, von Arnauld se especializó como oficial torpedista y pasó dos años en el SMS *Emden*, el crucero alemán que iba a adquirir una formidable reputación como corsario del comercio en la Primera Guerra Mundial. Cuando estalló la guerra en 1914, von Arnauld servía en el estado mayor del almirante von Pohl. Puesto que deseaba estar en el servicio activo, intentó conseguir el mando de uno de los nuevos dirigibles de la Armada y, al no conseguirlo, solicitó el servicio en submarinos. Respondieron a sus ruegos a finales de 1915, cuando se le otorgó el mando del *U-35*. Durante los dos años siguientes consiguió la mayor cifra de buques hundidos de todos los comandantes de submarino antes de pasar al mando del *U-139* en las últimas etapas de la guerra. Tras la Primera Guerra Mundial, el Tratado de Versalles privó a la Armada alemana de submarinos operativos y, por ello, von Arnauld tuvo que elegir entre una gran variedad de mandos en superficie, incluida una brigada naval en Straslund y Stettin. Se convirtió en oficial de derrota en el acorazado SMS *Elsass* antes de ser destinado al estado mayor naval en Wilhelmshaven. En 1931 Alemania reintrodujo los submarinos en su Armada y von Arnauld se unió al nuevo mando como instructor y adiestró a jóvenes oficiales que se convertirían en los ases de submarinos de la siguiente guerra mundial.

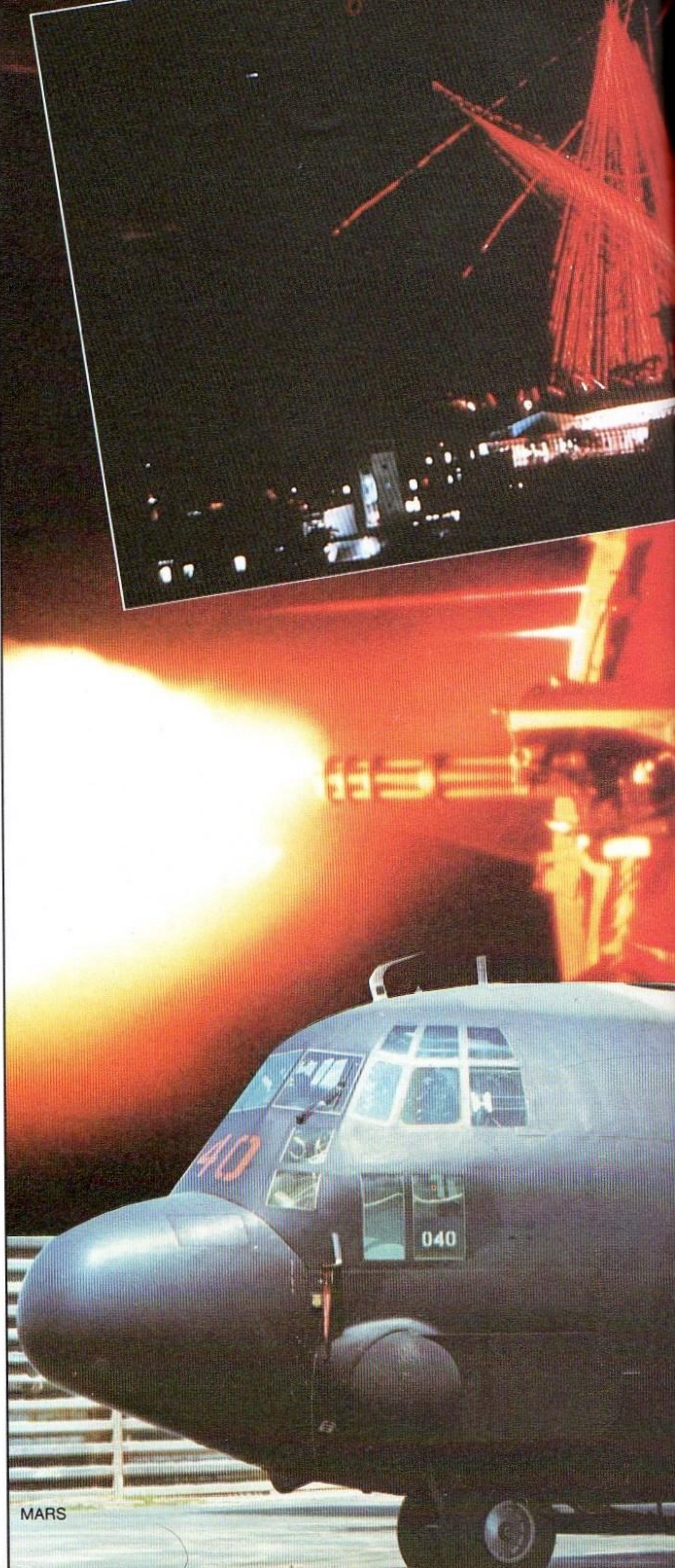
"Puff the Magic Dragon", "Spooky", "Shadow" y "Spectre" constituyeron una familia de aviones artillados que sembraron el terror en el corazón del enemigo en Vietnam.

La guerra de Vietnam aceleró el desarrollo de una notable familia de aviones cañoneros. Éstos, creados a partir de aparatos de transporte, realizaron una amplia gama de tareas, incluidos ataques de interdicción nocturna contra unidades enemigas, apoyo a las fuerzas terrestres en contacto con el enemigo, defensa de posiciones y aldeas aisladas, y destrucción de vehículos. La efectividad de esta fuerza de élite se basó en un principio relativamente simple: beneficiarse de las ventajas de volar en círculos sobre una zona concreta para que cañones montados en los laterales del fuselaje dispararan sobre un blanco terrestre fijo. Inicialmente, la Fuerza Aérea de EE UU (USAF) carecía de un avión capaz de llevar a cabo esta misión. Los intentos de utilizar el bombardero bimotor Martin B-57 Canberra fracasaron, principalmente debido a su armamento ligero y a su excesiva velocidad y consumo de combustible. Aunque el Douglas A-26 Invader, un veterano de la Segunda Guerra Mundial y de la de Corea, llegó a realizar misiones contra el *Viet Cong* a lo largo de la ruta Ho Chi Minh, problemas estructurales le hicieron inadecuado para las tareas de interdicción nocturna.

De hecho, hasta que el capitán Ron Terry, antiguo piloto de caza, comenzó a participar en un estudio conocido como proyecto *"Tailchaser"* no se encontró un avión cañonero seguro y utilizable en la guerra de Vietnam. Tras preparar un escenario en el que se empleaba un sistema de armas de tiro lateral en defensa de un pequeño fortín o aldea, Terry participó en un vuelo de pruebas con un C-131 armado "para determinar la fiabilidad del tiro de cañones con el sistema de visores laterales".

Terry instaló (en la base de Eglin, en Florida) un contenedor con una ametralladora General Electric SUU-11 A/A Gatling de 7,62 mm en el aparato. Mediante la utilización de una maniobra de vuelo orbital alabeado a la izquierda sobre un punto de referencia fijo, el C-131 consiguió 100 impactos en dos balsas neumáticas con una ráfaga de un segundo de duración. Tras unas pruebas adicionales, el capitán Terry acompañó a los miembros del recién creado equipo del proyecto "Cañonero I" hasta Bien Hoa, en Vietnam del Sur. Llegaron allí el 2 de diciembre de 1964 y este equipo fue el responsable de montar tres contenedores de ametralladoras en un C-47 del 1.er Escuadrón de Comando Aéreo.

La genialidad de Terry se mostró de un valor incalculable al transformar este obsoleto avión de carga, afectivamente conocido como *"Gooney Bird"* (pájaro bobo), en una formidable plataforma de armas. Instaló el visor de un cazabombardero A-1E Skyraider en la ventanilla izquierda de la cabina del C-47 y un mecanismo disparador, que mandaba los tres contenedores de ametralladoras individual o simultáneamente, en el volante de control del piloto. Terry modificó también la bodega de carga del C-47 para que alojara 24 000 cartuchos de 7,62 mm y 45 bengalas con una potencia de 200 000 bujías. Otro



MARS

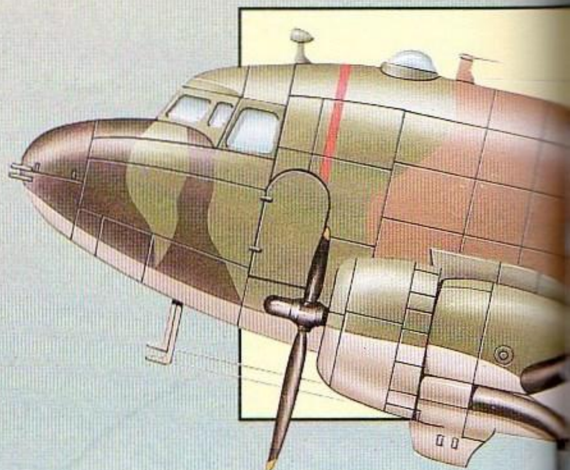
Derecha, centro: El terrorífico poder del cañón multitubo cae sobre soldados enemigos durante la misión de un AC-47 *"Puff the Magic Dragon"* en Vietnam del Sur. Derecha, superior: Una cascada de fuego procedente de dos AC-47 pulveriza unas posiciones del *Viet Cong* en las afueras de Saigon, en 1972. Derecha: El *"Spectre"*, la versión armada del Hércules C-130.

PÁJAROS DE FUEGO

cambios fueron la instalación de radios de VHF y UHF y un enlace en FM para las comunicaciones entre el aparato y las unidades terrestres. El ahora llamado AC-47 llevaba una tripulación que consistía en piloto, copiloto, navegante, tres mecánicos artilleros y un observador sudvietnamita, responsable de establecer y mantener las comunicaciones con las tropas terrestres propias.

Sólo 13 días después de la llegada de Terry a Vietnam del Sur, el AC-47 realizó su primera misión de combate, contra diversos objetivos, incluidos sampanes, carreteras, edificios y áreas de organización del enemigo. En la noche del 23 al 24 de diciembre, el cañonero llevó a cabo su primera misión nocturna, al atacar con éxito posiciones del *Viet Cong* en Thanh Yend y Trung Hung, en el área del delta del Mekong. Tras ser testigo de una misión nocturna sobre el delta del Mekong, un periodista de la revista *Star and Stripes* (barras y estrellas) informó que los proyectiles trazadores disparados por el avión parecían el "aliento de un dragón". Cuando este artículo apareció publicado en *Star and Stripes*, el comandante del 1.er Escuadrón de Comando Aéreo bautizó al cañonero con el nombre de *"Puff"* por una famosa canción del trío *folk* Peter, Paul and Mary, *"Puff the Magic Dragon"*. Poco tiempo después comenzaron a circular rumores de que algunos guerrilleros del *Viet Cong* rehusaban disparar contra el AC-47 porque creían que era un monstruo mítico.

La fama de las prestaciones de *Puff* se extendió rápidamente por toda la zona en conflicto y pronto cada uno de los comandantes destacados en Vietnam del Sur quiso tener la cobertura aérea del cañonero. Para satisfacer esta creciente demanda, la USAF remodeló otros cuatro C-47 que habían volado como aviones correo entre Vietnam del Sur y las Filipinas.





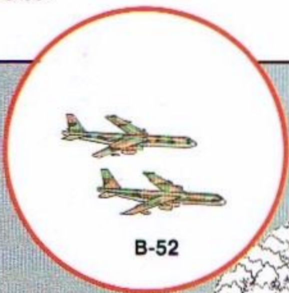
Abajo: El antiguo avión de transporte C-47 *"Gooney Bird"* encontró un nuevo y mortífero trabajo en la guerra de Vietnam. Con tres ametralladoras de 7,62 mm, cuyos cañones sobresalían por la puerta y las dos ventanillas posteriores del avión, la versión AC-47 podía descargar una devastadora cortina de fuego. Con las tres armas disparando al unísono, el cañonero podía arrojar diez proyectiles a cada metro cuadrado de una zona equivalente a un campo de fútbol en sólo tres segundos.

Despliegue de los cañoneros

Localizador de objetivos

Normalmente se empleaban cañoneros AC-47 para localizar objetivos y lanzar bengalas.

Un AC-47 sobrevolaba una posición del Ejército norvietnamita en las Tierras Altas del Centro, en Vietnam del Sur. Mientras una patrulla de dos B-52 de la USAF se acercan, los cañoneros se preparan para lanzar una bengala sobre la posición norvietnamita para iluminar el objetivo de los bombarderos.



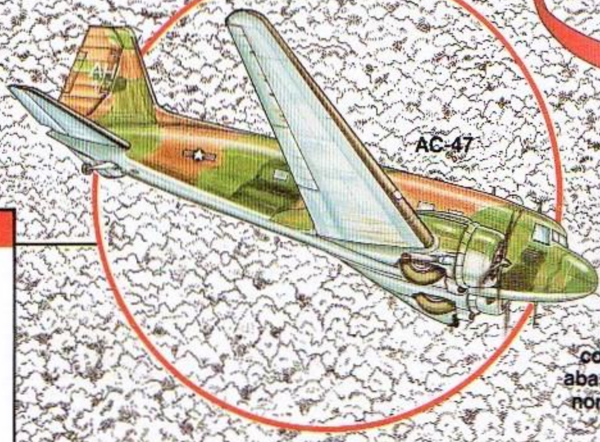


Interdicción

Los AC-47 utilizaron el sistema de "puntería lateral", empleado por primera vez en acción por los cañoneros en Vietnam del Sur. Al alinear los visores de la ventanilla izquierda de la cabina del piloto con un punto de referencia fijo en el suelo y volar en círculo, el piloto podía apuntar las ametralladoras laterales del avión y descargar un devastador cono de fuego sobre su objetivo.

Aquí, un AC-47 demuestra el principio del sistema de puntería lateral al concentrar su fuego en la cola de una columna norvietnamita que transporta soldados y suministros hacia el sur.

Base norvietnamita

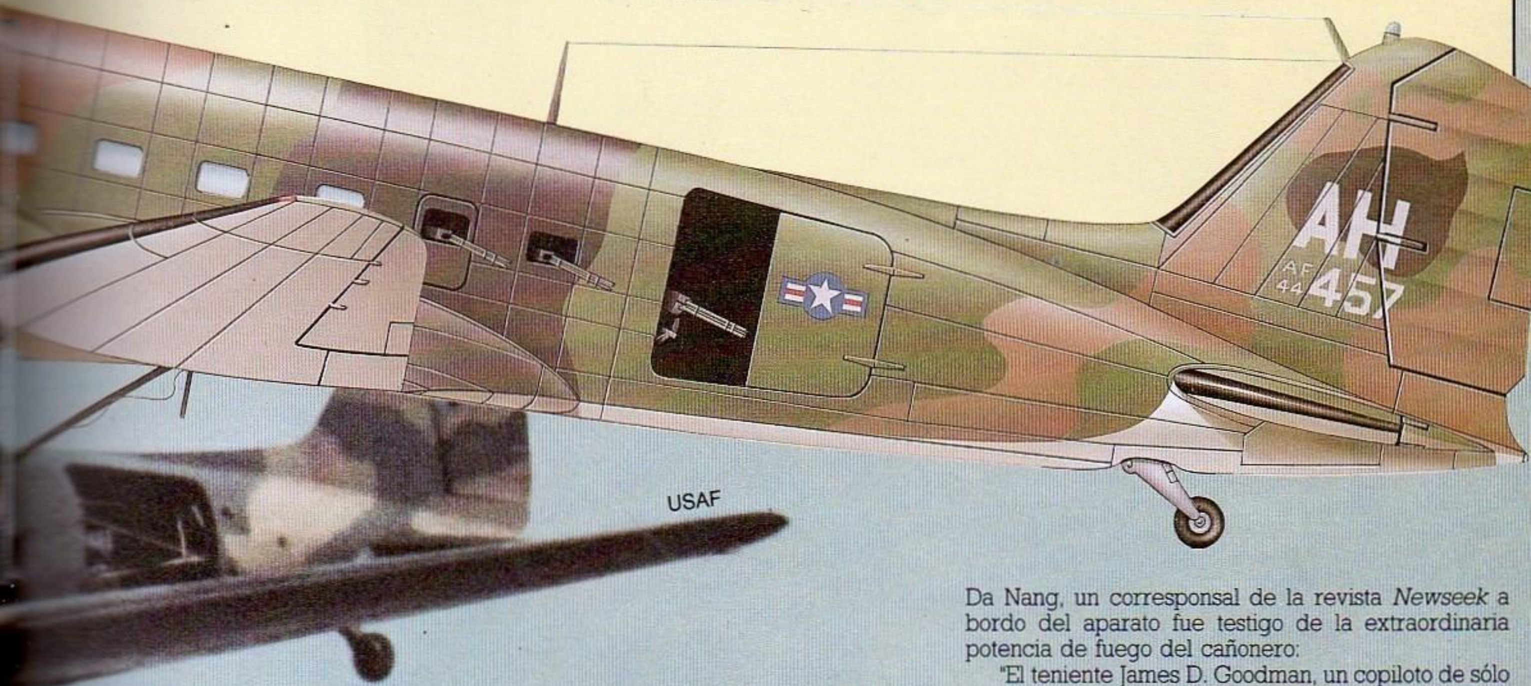


Ataque del cañonero

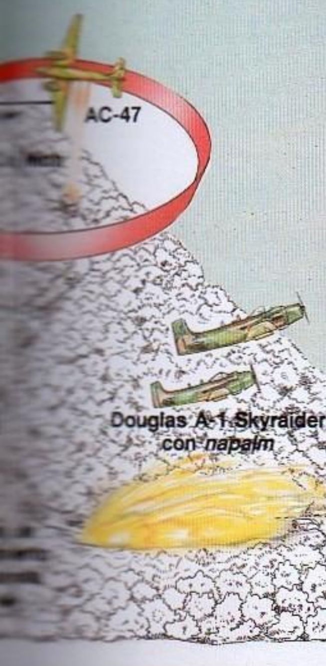
Se empleaba a los AC-47 contra concentraciones de tropas y líneas de abastecimiento norvietnamitas, en inmovilizar fuerzas enemigas y proporcionar fuego de apoyo a las fuerzas terrestres aliadas.

Aquí, un avión AC-47 se prepara para entrar en acción mientras dos McDonnell-Douglas A-1 Skyraider viran y se alejan tras soltar sus cargas de *napalm* sobre la cabeza de una columna de abastecimiento enemiga. El AC-47 alabea mientras se acerca a la carretera, listo para alinear sus visores laterales antes de abrir fuego.

Abajo: La versión cañonera AC-47 del avión de transporte C-47. Este aparato en concreto sirvió en la guerra de Vietnam con la 1.ª Ala de Operaciones Especiales.



... de diciembre de 1964, ... grupo de hombres ... por el capitán Ron ... a Vietnam del Sur ... a convertir un viejo ... Douglas C-47 en un ... mediante la adición de ... de ametralladoras ... y estibas ... y bengalas. Este ... llamado AC-47, realizó ... misión a mediados ...



El gobierno también contrató a una firma civil, Air International, para comenzar los trabajos de reconstrucción de veinte C-47 en cañoneros. Además, el 4.º Escuadrón de Comando Aéreo inició un programa de entrenamiento en el AC-47, conocido como operación *"Big Shoot"*, en la base de Forbes, Kansas. Por último, a finales de 1965, el 4.º Escuadrón llegó a la base aérea de Tan Son Nhut, en las cercanías de Saigón, y comenzó a operar con los AC-47 reconstruidos por Air International. Posteriormente, el personal de la unidad sirvió en la base tailandesa de Udorn y en otras instalaciones a lo largo de Vietnam del Sur, incluidas las bases de Nha Trang, Da Nang, Pleiku, Bien Hoa y Binh Thuy. A las seis semanas del comienzo de las operaciones, el 4.º Escuadrón de Comando Aéreo había realizado 277 salidas de combate, matado a unos 105 soldados enemigos y sólo había perdido dos aparatos.

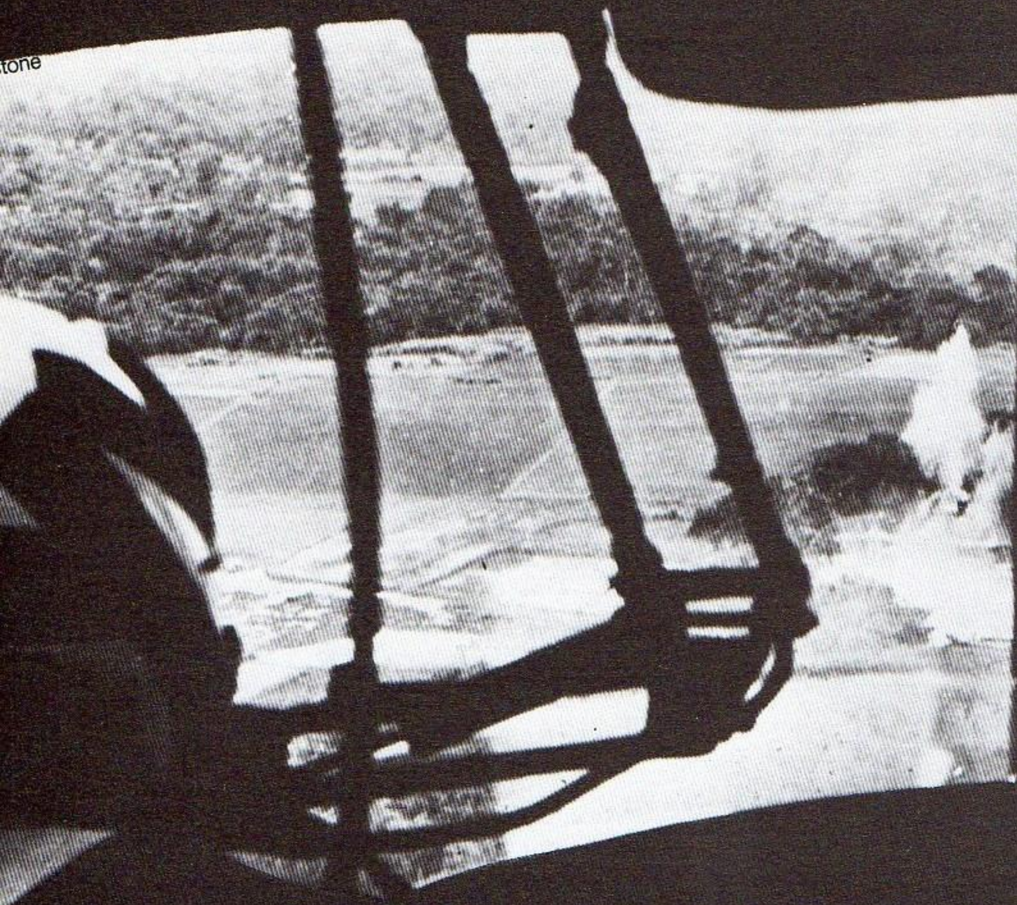
En base a estas prestaciones y sus numerosos éxitos, las operaciones de los cañoneros se expandieron y diversificaron lentamente. El AC-47 realizó misiones de iluminación con bengalas, como observador para los cazas o los bombarderos B-25, patrulló los canales y viaductos del delta del Mekong, y con un altavoz montado en su compuerta de carga, apoyó varias misiones de guerra psicológica. A comienzos de 1966 y durante un corto período de tiempo, el AC-47 incluso voló en misiones de reconocimiento armado sobre la ruta de Ho Chi Minh para detener la infiltración de soldados y suministros norviednamitas hacia Vietnam del Sur. Cuando un AC-47 fue en ayuda de un campamento sitiado de las Fuerzas Especiales cerca de Da Nang, un corresponsal de la revista *Newseek* a bordo del aparato fue testigo de la extraordinaria potencia de fuego del cañonero:

"El teniente James D. Goodman, un copiloto de sólo 26 años, inclinó su viejo "pájaro bobo" a babor, se asomó sobre la mira de una de las Minigun montado en un contenedor de acero y apretó el gatillo. Lo que sobrevino fue un sonido ensordecedor mientras cientos de proyectiles de 7,62 mm salían despedidos de las seis bocas de fuego de la ametralladora y, segundos después, alcanzaban a un grupo de guerrilleros del *Viet Cong* a 600 m más abajo. En la radio del avión sonó un jubiloso mensaje procedente del campamento de las Fuerzas Especiales: «*Spookey* Uno Dos, aquí Nathan Scalp. Estáis sobre el objetivo... No tardaremos en llamaros de nuevo.»

Poco tiempo antes de que los 53 AC-47 de la Fuerza Aérea fueran dados de baja, a comienzos de 1969, ocurrió un incidente que ganaría un lugar en la historia de la guerra de Vietnam para un aparato llamado *Spookey 71* y para uno de sus tripulantes. En la noche del 24 de febrero de 1969, este avión volaba en ayuda de las cercadas tropas de la base del Ejército de Long Binh, al noreste de Saigón. A bordo se encontraba el aviador de primera clase, de 23 años de edad, John L. Levitow. Durante sus anteriores 180 misiones de combate, el jefe de carga Levitow había sido responsable de preparar los controles de lanzamiento e ignición de las bengalas de magnesio que proporcionaban iluminación para las tropas terrestres y ayudaba a identificar los objetivos. Hecho esto, Levitow pasaba la bengala a un artillero, quien activaba el mecanismo de la misma y la tiraba por la compuerta de carga. Aproximadamente diez segundos después, el magnesio se encendía y generaba una resplandeciente fuente de luz.

El aviador se lanzó sobre la bengala, se arrastró hasta la compuerta de carga y la lanzó fuera

En la misión concreta que nos ocupa, *Spookey 71* llevaba ya en el aire cuatro horas y media cuando llegó a las proximidades de Long Binh. Mientras el cañonero maniobraba para lanzar sus bengalas, un proyectil de mortero de 82 mm explosionó en la parte





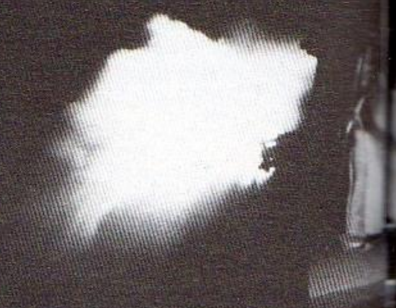
superior del plano derecho del avión, hiriendo a los cinco miembros de la tripulación. En la confusión que siguió, una bengala ya cebada, que había quedado suelta por el impacto, comenzó a rodar por entre los varios centenares de proyectiles que formaban la munición de las Minigun. Puesto que la bengala, que ardía a 4 000 grados Fahrenheit (2 200 centígrados), podía fundir fácilmente el metal, el avión podía explosionar en cualquier momento. Levitow, a pesar de estar herido por 40 fragmentos de metralla, arrastró a otro miembro herido de la tripulación lejos de la compuerta de carga, que estaba abierta. Luego intentó coger la humeante bengala, pero le fue imposible, pues estaba parcialmente paralizado por las heridas y el cañonero volaba con una inclinación de 30 grados. El aviador decidió entonces arrojarse sobre la bengala, avanzó a rastras hasta la compuerta de carga y la lanzó fuera justamente cuando comenzaba a encenderse. Luego quedó inconsciente. Cuando *Spookey 71* aterrizó en su base de Bien Hoa, el personal de tierra descubrió no menos de 3 500 impactos de metralla en las alas y el fuselaje del aparato. Levitow fue trasladado por vía aérea a un hospital militar en Japón. Tras recobrarse, todavía voló otras 20 misiones más antes de regresar a Estados Unidos.

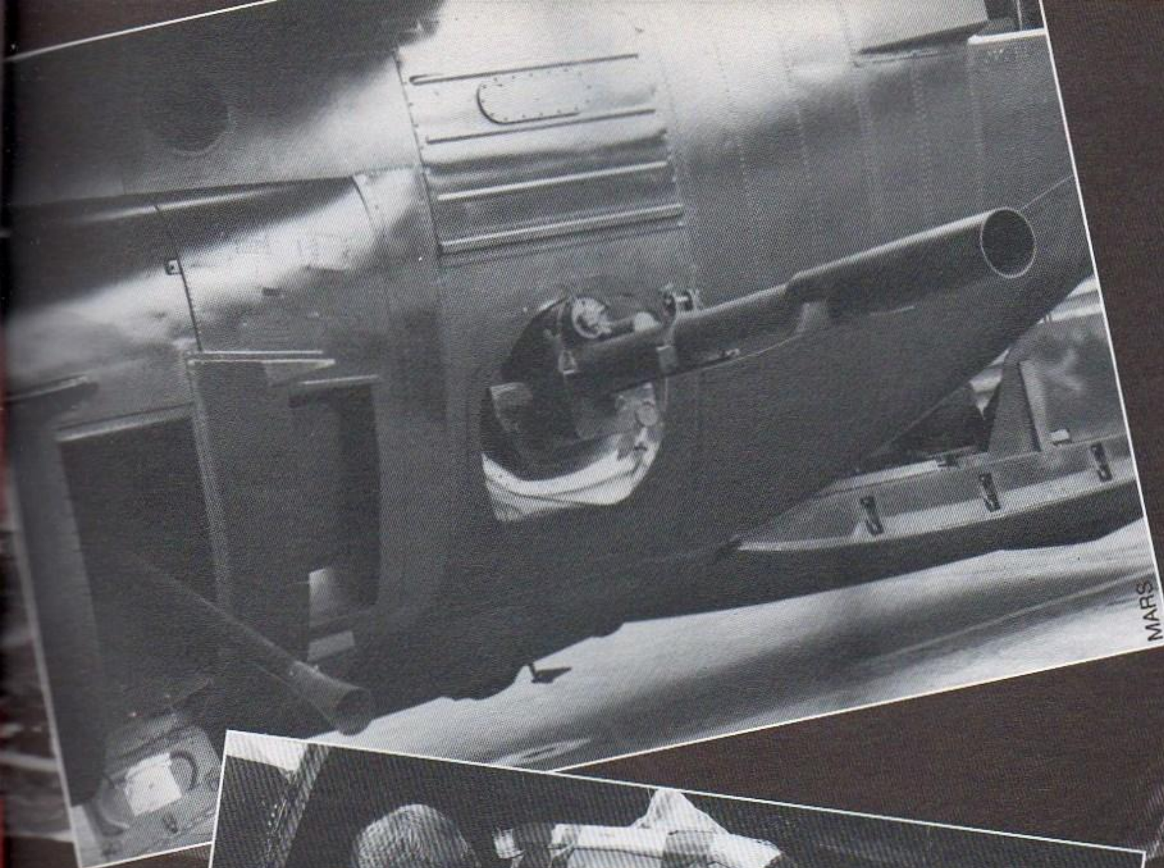
Ante las extraordinarias capacidades del AC-47 y sus altas prestaciones de combate, la Fuerza Aérea pensó que un cañonero más grande y con una mayor potencia de fuego podría realizar una contribución a la guerra incluso más eficaz que el AC-47. Después de numerosas pruebas en Estados Unidos, muchas de ellas a cargo del recién ascendido comandante Ron Terry, el estado mayor de la Fuerza Aérea decidió que el avión de transporte Lockheed C-130 Hercules podría realizar a la perfección estas tareas y dio instrucciones a la División de Sistemas Aeronáuticos para que comenzara a realizar un programa de modificación del C-130. Así se le instalaron cuatro Minigun de 7,62 mm y cuatro cañones M-61 Vulcan de 20 mm, estos últimos capaces de disparar 2 500 proyectiles rompedores incendiarios por minuto. Además, el cañonero C-130 llevaba un mecanismo de observación nocturna, conocido como *Starlight*, para detectar los movimientos de tropas y vehículos y el tráfico fluvial del enemigo.

El 21 de setiembre de 1967, un prototipo de cañonero C-130 llegó a la base de Nha Trang, en Vietnam del Sur, para una evalución en combate de dos o tres meses. Durante las operaciones a lo largo de la ruta Ho Chi Minh, este aparato demostró ser tan eficaz que la Fuerza Aérea firmó casi inmediatamente un contrato con una firma civil para comenzar a realizar las modificaciones de siete C-130. Una vez en servicio, estos aviones, conocidos como cañoneros *"Spectre"* (espectro), mostraron rápidamente su valía en una amplia gama de misiones. Además de sus salidas normales, los redenominados AC-130A apoyaron a los defensores de un puesto fortificado en la esquina sudeste de Ban Thateng, Laos. Durante cuatro días, los cañoneros dispararon 16 200 proyectiles de 20 mm y 16 500 de 7,62 mm en sus intentos de acabar con el asedio del reducto. Durante la ofensiva norvietnamita de 1972, estos aviones destruyeron decenas de carros de combate T-54 y T-55, de construcción soviética, y el teniente general Tran Van Minh, jefe de la Fuerza Aérea sudvietnamita, también acreditó al AC-130 el hecho de evitar la caída de la ciudad de An Loc.

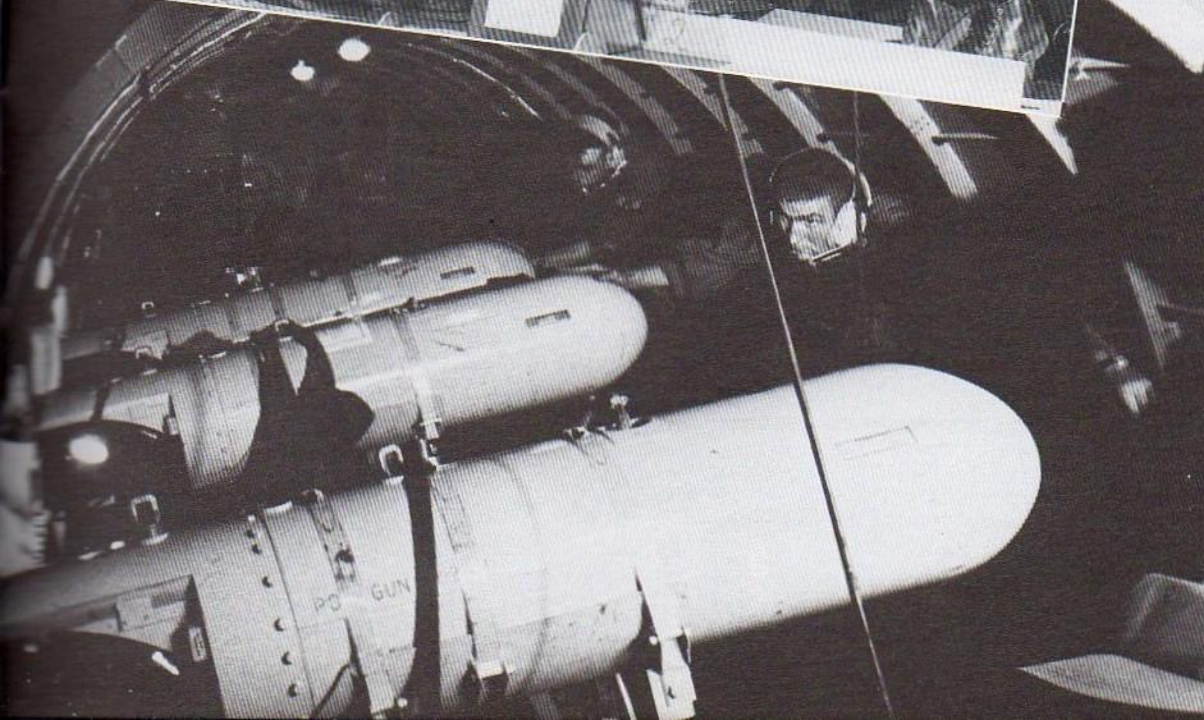
A pesar de estas acciones tan diversas, la principal misión del cañonero fue la interdicción nocturna, especialmente sobre la ruta Ho Chi Minh. Para mejorar las capacidades del aparato, se recomendó una nueva propuesta, denominada *"Surprise Package"* (caja de sorpresas), por la que se sustituía su armamento normal por dos cañones Gatling de 20 mm y dos antiaéreos Bofors de 40 mm, además de incorporarle un equipo de infrarrojos mejorado. Otros cambios incluyeron un cañón de 105 mm como remplazo de unos de los de 40 mm. Gracias a la adopción de éstas y otras modificaciones posteriores, el cañonero *Spectre* consiguió un impresionante palmarés bélico. Durante la estación seca, entre el 10 de octubre de 1970 y el 30 de abril de 1971, doce cañoneros *Spectre*

Arriba: La vista desde la cubierta de vuelo de un cañonero mientras suministra fuego de apoyo a tropas de tierra. Derecha, centro: Personal de la Fuerza Aérea estadounidense carga una ametralladora de 7,62 mm en un cañonero AC-47 antes de despegar para una misión contra la ruta de Ho Chi Minh. Derecha, abajo: El Minigun en acción. Derecha, superior: Mientras aumentaba la participación de los cañoneros en Vietnam, también lo hacía el calibre de su armamento y el peso de su potencia de fuego. Esta fotografía muestra la popa de un cañonero AC-130 con un obús de 105 mm, un arma que resultaría mortal frente a los carros de combate enemigos durante la invasión norvietnamita del Sur en 1972.









CONTENEDOR SUU-11B/A

El contenedor de Minigun SUU-11B/A es un sistema de armas extremadamente versátil, compatible tanto para aviones de altas como de bajas prestaciones, incluidos los helicópteros, una vez equipados éstos con unos soportes externos especiales. El contenedor emplea una ametralladora Minigun GAU-2B/A(M-134) y un sistema de alimentación de munición sin grapa MAU-57 A/A. El arma y el sistema de alimentación son bastante seguros y han demostrado tener un porcentaje de interrupciones de sólo una por cada 35 000 disparos. El contenedor alberga 1 500 cartuchos de 7,62 mm y suministra 15 segundos de fuego sostenido a la increíble cadencia de tiro de 6 000 proyectiles por minuto. Con la cadencia de 2 000 proyectiles por minuto, el contenedor puede mantener un flujo de fuego durante 45 segundos. Este contenedor se recarga sin la ayuda de equipo especial en tierra. La munición, colocada en una cinta M13, se carga en el contenedor mediante un desgrapador manual MAU-69 A/A almacenado en la estructura del contenedor. El Minigun GAU-2 es un arma de seis tubos rotativos, movida por un motor eléctrico y alimentada por una batería situada en su interior. Del avión sólo se necesita una pequeña cantidad de energía para el control y recarga de la batería. Todo el sistema pesa 106 kg cargado y municionado, y mide 216 cm de longitud y 30 cm de diámetro.

DESPUÉS DE VIETNAM

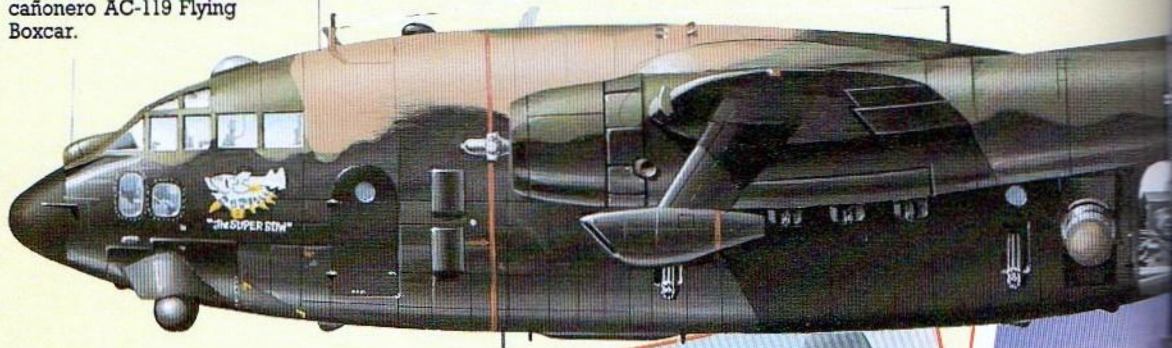
Incluso antes de que Estados Unidos empezase a retirarse de Vietnam, la USAF transfería cañoneros a los sudvietnamitas y a las Fuerzas Aéreas laosianas. En diciembre de 1968, personal norteamericano ayudó a la última a convertir cuatro de sus C-47 en aviones artillados mediante la instalación de ametralladoras de 12,7 mm. Al mismo tiempo, el Estado Mayor del Aire envió un equipo móvil de entrenamiento a la base de Udorn para instruir a pilotos laosianos en las técnicas de los cañoneros. El 2 de julio de 1969, el 817.º Escuadrón de Combate de la Fuerza Aérea sudvietnamita, popularmente conocida como "Dragón de Fuego", recibió cinco AC-47, seguidos dos años después por la primera remesa de AC-119. La USAF hizo también planes para seguir empleando los aviones artillados AC-130 *"Spectre"* tras la guerra de Vietnam. Así, en 1979, un AC-130A realizó una misión de tres días para controlar nubes de gas y fuego provocadas por el gravísimo descarrilamiento de un tren en Florida. Al año siguiente, dos aviones artillados tomaron parte en la fracasada misión de rescate en Irán. Hoy, los AC-130 están destinados al 16.º Escuadrón de Vuelo de Hurburt Field, en Florida. También los utiliza el 711.º Escuadrón de Operaciones Especiales, una unidad de reserva basada en Duke Field, Florida. El Departamento de Defensa de Estados Unidos tiene pensado mantener los AC-130 en servicio hasta la década de los noventa.

asignados al 16.º Escuadrón de Operaciones Especiales destruyeron o dañaron 12 700 camiones enemigos durante operaciones nocturnas en Laos.

El anticuado C-119 Flying Boxcar (el furgón volante) fue otro avión que actuó como cañonero durante la guerra de Vietnam. El 17 de febrero de 1968, como parte del proyecto *"Gunship III"*, la fuerza aérea firmó un contrato con la Fairchild-Hiller Corporation para convertir 26 aviones C-119G en cañoneros AC-119G y otros 26 en el más avanzado AC-119K. El primero, que fue conocido como *Shadow* (sombra), apoyó a las fuerzas terrestres y defendió las bases aéreas, mientras que el segundo, apodado *Stinger* (aguijón), se encargó de cazar y eliminar a los vehículos enemigos. Estos aviones, sucesores de los AC-47, llevaron inicialmente cuatro contenedores con ametralladoras de 7,62 mm; sin embargo, en una posterior modificación se le cambió el armamento a los acostumbrados módulos con Minigun General Electric MXU-470. Otros componentes del equipo fueron un blindaje de cerámica, un proyector AVQ-8 Xenon de 20 KW, un visor de observación nocturna, un lanzador de bengalas y un sistema de control de tiro para asegurar que el avión no atacaría a fuerzas norteamericanas o sudvietnamitas.

Tras su evaluación en combate se informó que el aparato era lento, difícil de maniobrar y vulnerable al fuego antiaéreo enemigo, por lo que la Fuerza Aérea pensó que el AC-110 no era adecuado para su misión asignada, de control aéreo avanzado. Es más, la carencia de capacidad todotiempo dificultaba las operaciones del avión en la niebla y la calima. Por tanto, los informes recomendaron que el AC-119 no debía ser utilizado en ambientes de gran peligro. A pesar de estas desventajas, el cañonero se comportó admirablemente. Entre junio y diciembre de 1969, por

MARS



Abajo: *"The Super Sow"*, un cañonero AC-119 Flying Boxcar.



Aviation Picture Library



Derecha, superior: Un AC-130 en acción. Derecha: Con muchas modificaciones y una gran cantidad de equipo electrónico, el AC-130 continúa en servicio. Este avión fue fotografiado en Greenham Common en julio de 1981.

Inferior, centro: El prototipo original del cañonero AC-47, *"Puff the Magic Dragon"*. Inferior, derecha: El héroe de los cañoneros, John L. Levitow, que recibió la Medalla del Honor de manos del presidente Richard Nixon por su valentía durante una misión con *Spooky 71* en febrero de 1969. Según el director de la Cámara de Alistamiento de la Fuerza Aérea, Levitow simboliza todavía «la determinación y el coraje de toda la fuerza alistada» y, hoy en día, muchas escuelas de Educación Militar Profesional tienen Condecoraciones Levitow para los mejores estudiantes de cada clase.

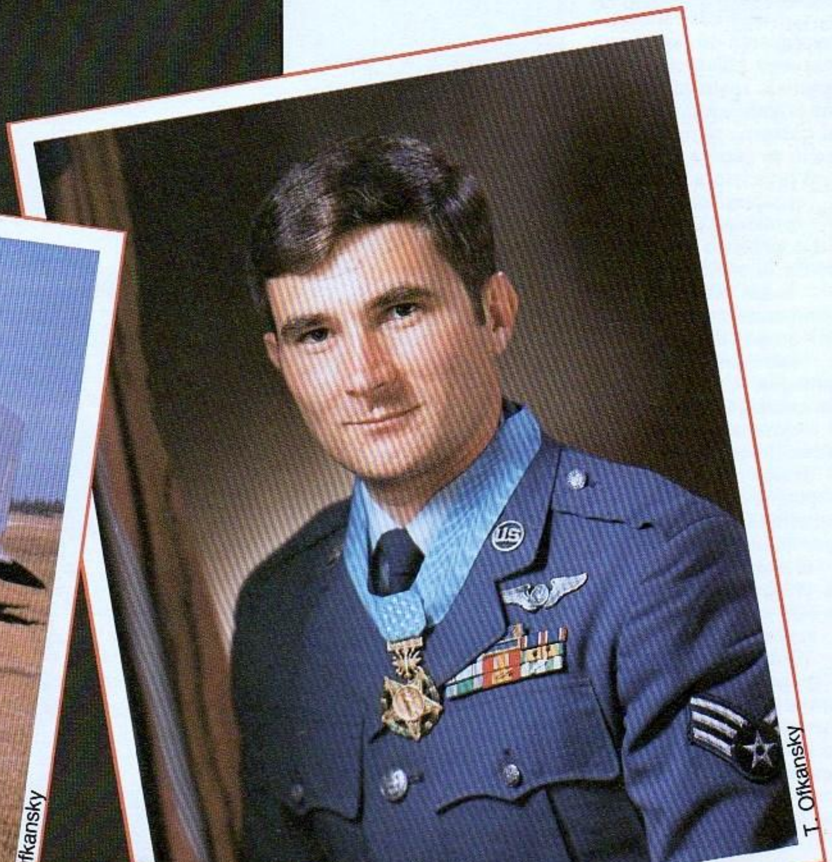
ejemplo, el 17.° Escuadrón de Operaciones Especiales realizó más de 2 000 salidas, disparó más de 20 millones de proyectiles, gastó unas 12 000 bengalas, destruyó 150 sampanes y mató a unos 800 soldados enemigos.

Además de sus tareas de combate habituales, los AC-119 también se ganaron una gran reputación por su versatilidad. En 1969, un grupo de guerrilleros del *Viet Cong* consiguió destruir un generador eléctrico dentro de un recinto sudvietnamita. En ese momento, un cirujano operaba a un herido y, en respuesta a la urgente petición de ayuda, un AC-119 del 71.° Escuadrón de Operaciones Especiales voló hasta el recinto e iluminó con su proyector de un millón de bujías al doctor y el paciente. Como resultado de esta improvisación, el soldado sudvietnamita salió de la operación y pudo salvar su vida.

Al año siguiente, en la noche del 6 al 7 de abril, un *Shadow* llegó en rescate de un campamento base en Dak Seang, en el valle del A Shau. Durante varios días antes de esta misión, todos los intentos de llevar material al área habían fracasado; de hecho, los artilleros norvietnamitas habían derribado tres aviones de transporte C-7 Caribou. Ante la difícil situación de la base, el coronel William Fairbrother, comandante de la 14.ª Ala de Operaciones Especiales, propuso un lanzamiento nocturno de los C-7 apoyados por un cañonero, que podría iluminar la pista de aterrizaje. De esta forma, si los norvietnamitas abrían fuego, el *Shadow* podría neutralizarlos rápidamente. El plan funcionó y permitió a los Caribou lanzar suministros a los desesperados defensores, y sin sufrir ninguna baja en contra.

En el momento más álgido, en 1969, sólo hubo 53 cañoneros de un total de más de 1 800 aviones norteamericanos en el Sudeste asiático y que combatían en todas las áreas bélicas, a excepción de Vietnam del Norte. Mientras que sus altas cifras de destrucción de camiones crearon sospechas entre los oficiales de las fuerzas aéreas, posteriores investigaciones revelaron que los informes de los tripulantes eran bastante precisos y el cañonero se ganó un lugar en la historia de la aviación que sobrevive aún hoy en día.






Orbis Publishing


Orbis Publishing

SOE NORUEGA

El gobierno británico envió a sir Charles Hambro (arriba) a Estocolmo en octubre de 1940. Éste instaló allí una "oficina" de la SOE, que resultó de gran utilidad para entablar contacto con voluntarios en Noruega y que actuó como cordón umbilical para aquellos agentes que se vieron obligados a atravesar la frontera perseguidos por fuerzas alemanas. Aunque el gobierno noruego en el exilio estaba firmemente interesado en la derrota alemana, sus relaciones con el gobierno británico resultaron muy difíciles y ello tuvo repercusiones importantes en las operaciones de la SOE en Noruega. El principal problema era que a los noruegos no les gustaban los planes británicos, pues creían que sólo conseguirían traer represalias contra el pueblo noruego, y se quejaban de los intentos británicos por tomar el control del movimiento de resistencia noruego *Milorg*. Hubo un período realmente difícil tras la formación de *Milorg*: el gobierno noruego en el exilio se negó a reconocer al principio a la nueva organización y esto ocasionó un gran desconcierto en Suecia, donde la oficina de la SOE había estimulado animosamente la formación de grupos de resistencia entre los exiliados noruegos. A finales de 1941, sin embargo, las relaciones mejoraron mucho. Los británicos reconocieron que debían considerar los puntos de vista de las autoridades noruegas con prioridad absoluta; y, bajo el mando del coronel J.S. Wilson, las relaciones de la SOE con *Milorg* también mejoraron. En 1942, el *"Shetland Bus"* llevaba grandes cantidades de armas a Noruega y, en 1945, fueron los 45 000 hombres de *Milorg* los que salieron a descubierto y desarmaron a los 400 000 soldados de las fuerzas ocupantes alemanas.

SABOTAJE


Orbis Publishing

La SOE, objeto frecuente de fuertes controversias, mantuvo una peligrosa campaña encubierta contra la máquina de guerra alemana.

El 9 de junio de 1944, tres días después del Día D, el capitán Birger Sjoberg, junto a otros dos agentes de la SOE, estaba escondido en una cabaña en Stavassdalen, en Noruega, a la espera de otra oportunidad para atacar las fuentes principales de materias primas que los alemanes necesitaban para su esfuerzo bélico. De repente sonaron disparos. Los alemanes habían descubierto su escondite.

Sjoberg y sus camaradas respondieron al fuego y dieron muerte a un oficial de la Gestapo. Pero el fuego enemigo se intensificó. Sjoberg fue herido y la cabaña estaba casi rodeada. Sjoberg detonó una carga e hizo volar los explosivos que tenía almacenados para sus operaciones de sabotaje. En la confusión siguiente, uno de sus compañeros escapó y el otro quedó malherido y fue capturado para después ser torturado hasta la muerte. El propio Sjoberg murió momentos después de detonar la carga: otra víctima más en la virulenta guerra encubierta que tuvo lugar en la Noruega ocupada.

La Ejecutiva de Operaciones Especiales (SOE) se formó en julio de 1940, durante los oscuros días que siguieron a la caída de Francia. Debía servir, en palabras de Churchill, para "incendiar Europa": en otras palabras, para apuntalar la resistencia contra las fuerzas alemanas que ocupaban grandes partes de Europa. Las operaciones de la SOE aún están, hasta cierto punto, envueltas en misterio; de hecho siguen rodeadas de controversia. En los servicios armados de la guerra, muchas personas eran hostiles a la misma idea de la existencia de esta nueva fuerza secreta; las dificultades de operar en las naciones ocupadas eran enormes y, al tiempo que los gobiernos en el exilio en Londres exigían algún control sobre las actividades de la SOE, se producían a menudo encarnizados debates.

Otro motivo de discordia lo constituían los métodos empleados por los agentes de la SOE: asesinatos, sabotajes, envenenamientos; el chantaje y el terror eran su mercancía. En los despiadados y peligrosísimos asuntos de la guerra encubierta no podían permitirse combatir con guante blanco. El personal de la SOE tenía que ser extremadamente valiente, decidido y convencido de que su causa era la justa.

No todas las víctimas de la SOE fueron soldados alemanes: si se hace saltar por los aires un tren de soldados, puede que éstos mueran o no, pero casi con toda seguridad quien morirá será el maquinista, quien probablemente ha sido obligado a cumplir este trabajo en contra de su voluntad; de modo similar, una carga explosiva que destruye una maquinaria vital en una fábrica francesa puede matar o herir al inocente operario.

La cuestión del fin y los medios, la importancia potencial de los pequeños equipos de sabotaje y el coraje necesario para llevar a cabo estas operaciones, en ningún sitio quedan ejemplificados mejor que en las operaciones de la SOE en Noruega. Ese país, neutral al estallar la guerra, fue invadido por los alemanes en abril de 1940. Su importancia estratégica y económica la reconocieron todos los combatientes e, incluso cuando los alemanes la invadieron, algunos buques británicos violaron las aguas territoriales noruegas para poner campos de minas que interfiriesen los movimientos del hierro noruego.

Extremo izquierdo: El coronel Jack Wilson, líder de la sección noruega de la SOE. Izquierda: Un agente de la SOE se entrena para la peligrosa misión de salto en paracaídas sobre territorio ocupado por los alemanes. Abajo: Miembros de la resistencia noruega *Milorg*, vestidos con camuflaje invernal, esperan a una patrulla alemana.


Orbis Publishing

Aparte del hierro, había dos productos clave en Noruega que los alemanes necesitaban: el agua pesada, esencial para la producción de energía atómica, y pirita, necesaria para la fabricación de material empleado en telegrafía sin hilos y radares.

Poco después de la caída de Noruega se formó la sección escandinava de la SOE, al mando de sir Charles Hambro, y se tomó la decisión de emplear ciudadanos noruegos en operaciones clandestinas para excluir así a los agentes británicos. Había noruegos de sobra deseosos de devolver la guerra a los alemanes y, bajo el mando de Martin Linge, un ex actor del Teatro Nacional de Oslo, formaron una unidad bajo el control de la SOE y recibieron el adiestramiento que necesitaban para el peligroso trabajo que les esperaba.

La costa noruega, plagada de fiordos y bahías y rodeada de islas, tiene unos 2 000 km de longitud en línea recta, pero hay por lo menos 16 000 km de tierra a lo largo de esta línea que una fuerza ocupante necesita vigilar. En los fiordos podían acercarse y



Orbis Publishing

Extremo izquierdo: Agentes de la SOE detienen a un motorista "alemán" durante un entrenamiento. Conseguir información vital constituía una parte rutinaria del trabajo de la SOE en territorio enemigo. Izquierda, centro: Unos agentes sufren los rigores de un ejercicio de paracaidismo. Izquierda: Para proteger a los agentes de la SOE durante las operaciones en territorio ocupado por los alemanes, se les proveía a menudo de documentos de identidad falsos y de elaboradas historias para encubrirlos.

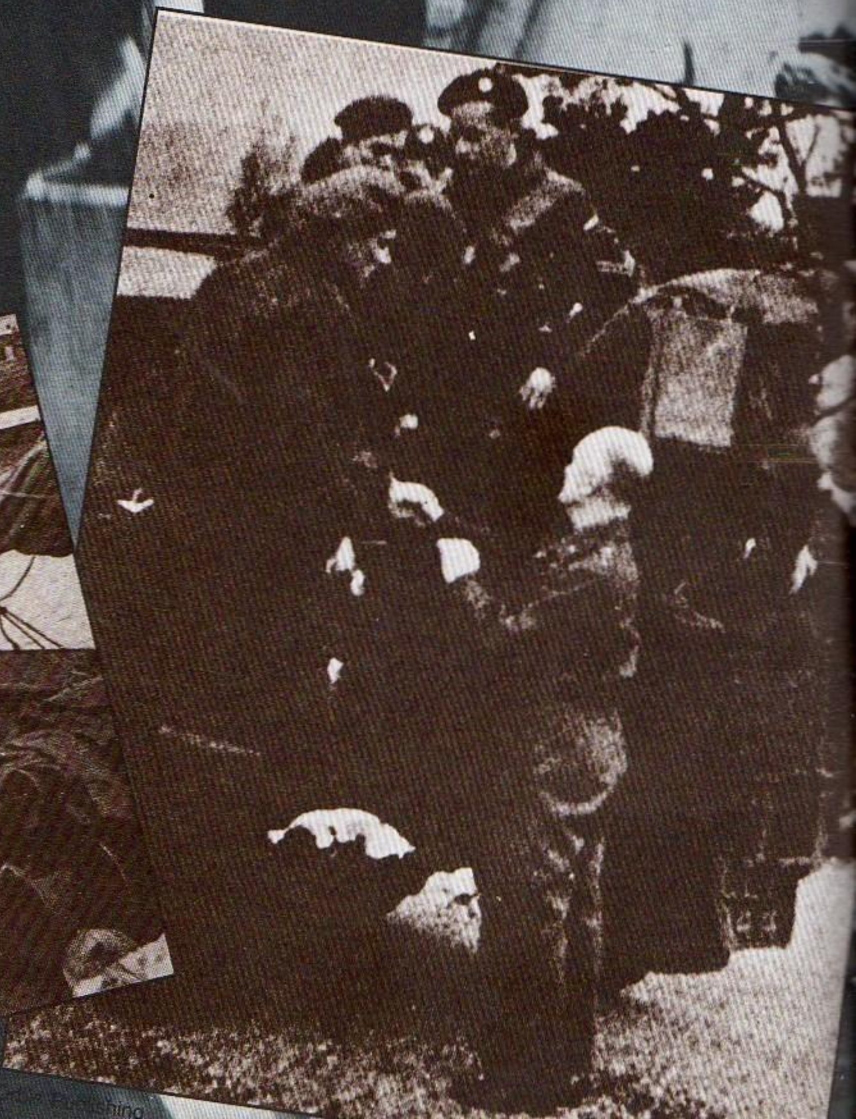
esconderse pequeñas embarcaciones para recoger fugitivos o desembarcar agentes. Era una empresa arriesgada, pero las patrullas alemanas no podían estar en todos los sitios a la vez. El *"Shetland Bus"*, una flota clandestina de pequeñas embarcaciones, se convirtió en poco tiempo en un transporte regular dentro y fuera del territorio ocupado por Alemania.

Las incursiones de comandos británicos en territorio noruego, en las islas Lofoten, en Vaagso y Maloy a finales de 1941, causaron tensiones entre la SOE y el gobierno noruego en el exilio. Estas incursiones, que lograban pocos resultados definitivos, eran respondidas con salvajes represalias alemanas y los noruegos



La invasión alemana de Noruega comenzó el 9 de abril de 1940 y, a finales de mayo, las fuerzas alemanas tenían bajo control la mayor parte del país. Noruega era de gran importancia estratégica como fuente de materias primas y, en poco tiempo, la SOE formó una sección para llevar a cabo incursiones clandestinas sobre instalaciones clave.





sentían que tenían que pagar un alto precio por unas acciones que no constituían más que victorias propagandísticas.

Sin embargo, en 1942, las cosas empezaron a cambiar. La organización de la resistencia noruega, *Milorg*, que antes había sido hostil a la SOE, empezó a cooperar más y se pudieron emplear las cualidades de la SOE frente a objetivos económicos que no atraían demasiadas represalias sobre la población civil. Fue durante este período cuando el capitán Sjoberg dirigió los equipos que destruyeron instalaciones y perturbaron las comunicaciones. Los principales objetivos, sin embargo, fueron las minas de pirita y las plantas de agua pesada.

La pirita se extraía en grandes cantidades en las minas de Orkla, en la Noruega septentrional, y la primera operación contra estas instalaciones tuvo lugar en abril de 1942. Denominada *"Redshank"*, participaron en ella tres agentes: Peter Deinboll, hijo del ingeniero jefe de la compañía Orkla, Per Getz y Thorlief Cory.

El 17 de abril, los tres hombres salieron de Gran Bretaña y, después de 24 horas sin incidentes en el mar, pasaron a un pesquero en los bancos de pesca de Halken. Desembarcaron en una solitaria cala y después se abrieron paso sin ser molestados hacia las minas. La falsa historia para encubrirlos durante su viaje consistía en que repartían periódicos ilegales: esta fase preocupaba mucho a la SOE por la infiltración en *Milorg* de *quislings*, noruegos simpatizantes de Hitler.

El equipo llegó sin incidencias a su objetivo, los transformadores y generadores de Bardshang. Estos constituían un elemento vital en la red de energía eléctrica que alimentaba a las minas y al ferrocarril que llevaba el hierro a Thamshen para su embarque. Se capturó y ató al solitario guardia sin hacerle daño y se colocaron las cargas. Getz y Cory salieron para Suecia.

Sin embargo, Deinboll se quedó allí para ver los resultados de los explosivos. Éstos tuvieron bastante éxito. El suministro de energía quedó totalmente averiado y, como consecuencia, la Compañía de Metal Orkla tuvo que cerrar durante varias semanas; el ferrocarril eléctrico también cerró y se pasó a locomotoras de vapor. Los tres agentes llegaron a Suecia con su falsa historia y establecieron contacto con la base local de la SOE. Finalmente, fueron enviados de vuelta a Gran Bretaña. La operación fue todo un éxito: se interrumpió el suministro sin pérdida de vidas inocentes y la SOE consiguió un considerable efecto propagandístico.

En octubre de 1943, Deinboll se lanzó en paracaídas sobre Noruega en la operación *"Feather 1"*. Junto a otros seis agentes, su objetivo era de nuevo las minas de Orkla. Igual que antes, el ataque directo sobre las minas era imposible, pero los noruegos, plenos en recursos, llevaron a cabo una serie de operaciones a pequeña escala contra los transportes y consiguieron aminorar el movimiento del mineral.

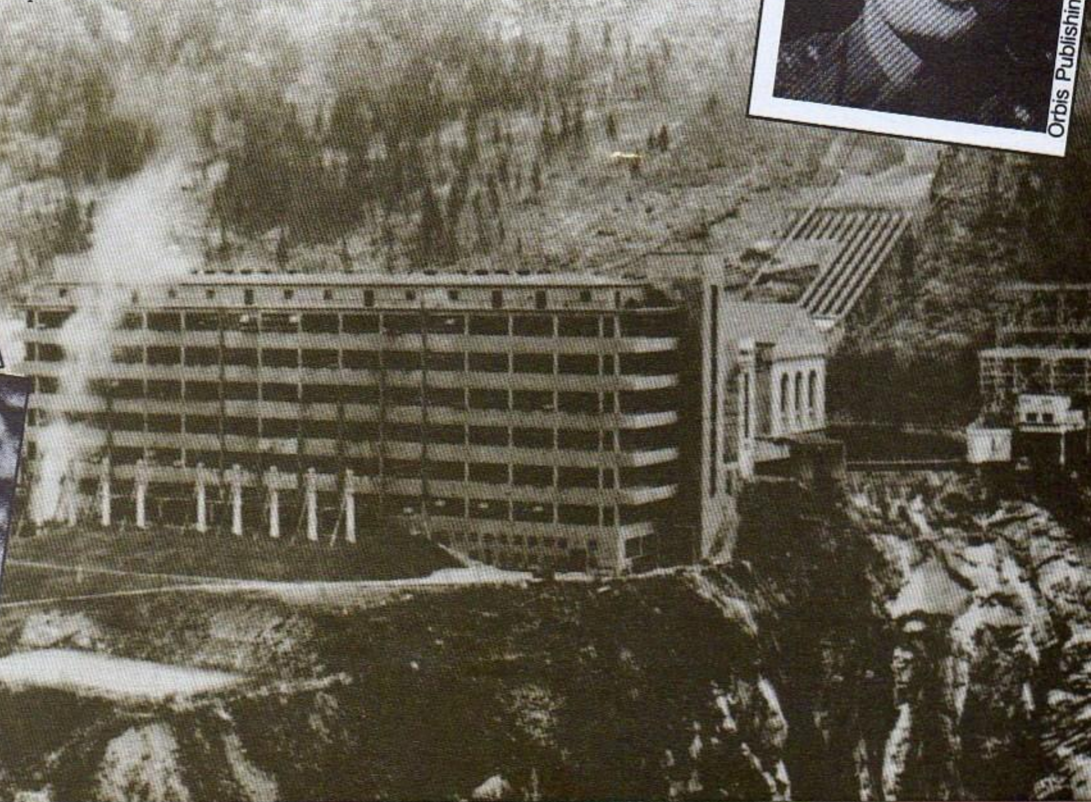
DIRECTIVA DE LA SOE

Las órdenes finales para el ataque sobre la planta de agua pesada emitidas por Joachim Ronnenberg fueron: "Todos los hombres deben llevar uniforme. Tomar posiciones a medianoche, a 500 m de la cerca. Atacar a las 00,30 horas, después del cambio de guardia. Si suena la alarma, que el grupo de cobertura ataque a los guardias inmediatamente, mientras que el de demolición continúa. Que el grupo de demolición destruya la planta de concentración en la celdilla de electrólisis de la fábrica. Entrar forzando la puerta de la celdilla; salir de ahí por la puerta de la planta baja; de allí por el túnel de cables. Que un hombre con un subfusil cubra a cada encargado de la demolición. Si comienza el combate antes de que el grupo de demolición alcance el objetivo, que los hombres del grupo de cobertura se encarguen de la colocación de explosivos. Si sucede algo a los líderes del grupo, que cada uno actúe por iniciativa propia para asegurar el éxito de la operación."

Página anterior. Unas armas guardadas en cestos de pescado son almacenadas a bordo de un buque con destino a la Europa ocupada (superior, izquierda) mientras que agentes de la SOE y tripulantes del *"Shetland Bus"* (inferior, izquierda) zarpan hacia la costa de Noruega. Inferior, derecha: el coronel Jack Wilson se despide de los comandos que atacaron la planta de agua pesada de Rjukan. En esta página. Fotografía principal: La planta de agua pesada de Norsk Hydro, objetivo del ataque lanzado por la SOE en febrero de 1943. Izquierda, superior: Einar Skinnarland, que trabajó en la construcción de la planta, proporcionó a la SOE una valiosa información antes de la incursión. Izquierda, inferior: Klaus Helberg marchó por delante del grupo de ataque para efectuar un reconocimiento del objetivo antes de que éste llegase. Abajo: El teniente Jens-Anton Poulsson, el noruego que dirigió el primer grupo de cuatro agentes antes de la desastrosa operación con planeadores.







EL *"SHETLAND BUS"*

La comunicación marítima con Noruega tenía el apodo de *"Shetland Bus"*. Instalado en 1940, estaba bajo el control del comandante L.H. Mitchel, un oficial de información británico, y se basó al principio en Lerwick. Mitchell reclutó rápidamente a algunos pescadores noruegos para su operación. Estos hombres estaban bajo el mando de Leif Larsen, un marinero nato y un gran guerrero: acabó la guerra con más condecoraciones que ningún otro hombre de las fuerzas aliadas. El primer viaje de Escocia a Noruega fue el día de Navidad de 1940 y toda la flota de la *"Bus Company"* se reducía a sólo cuatro pesqueros. Estas embarcaciones no tenían ninguna protección contra los ataques aéreos alemanes y tenían que apoyarse en la astucia y en el amparo de la oscuridad. Después fueron sustituidas por buques más apropiados: lanchas rápidas británicas y, finalmente, cazasubmarinos de construcción norteamericana. Hasta la primavera de 1942, el *"Bus"* mantuvo un servicio continuo a través del mar del Norte, realizando unos 40 viajes durante este tiempo. Pero después comenzaron a aumentar las actividades y, durante el invierno de 1943/44, tuvieron lugar unos 80 viajes. Siempre hubo peligro al cruzar hacia Noruega y los marineros que tomaron parte (no más de 100 a la vez; 40 trabajando y los otros descansando o de permiso) tenían que estar preparados para cualquier sacrificio. Jan Baalsrud, el único superviviente de una embarcación hundida, se vio obligado a viajar en secreto a través de Laponia. Permaneció herido seis días con sus noches en la nieve, en su saco de dormir, y perdió todos los dedos de su pie derecho y cuatro de su izquierdo por congelación: informó sobre la misión tan pronto como fue repatriado por la Cruz Roja sueca.

Después, en abril de 1944, se le unieron más saboteadores de la SOE para la operación *"Feather 2"*. Mediante una serie de ataques en mayo y junio, las minas quedaron finalmente inservibles.

El otro gran objetivo, un ataque sobre la planta de agua pesada en Rjukan, al oeste de Oslo, se abordó a finales de 1942. Antes de lanzar la incursión, un agente de la SOE, el capitán Odd Starheim, consiguió traer a Einar Skinnarland, un ingeniero que había trabajado en la construcción de la planta, de vuelta a Gran Bretaña. Skinnarland ayudó y volvió enseguida a Noruega, donde explicó su ausencia de tres semanas con la historia de una enfermedad.

Aquel octubre se enviaron otros cuatro agentes para unirse a Skinnarland y se abrieron paso hacia la planta. Pero en lugar de esperar a que los saboteadores realizaran su trabajo, los británicos decidieron lanzar un asalto aerotransportado con ingenieros reales y comandos especialmente entrenados. El ataque fue un desastre. Los planeadores se estrellaron a kilómetros de su objetivo y los alemanes mataron a todos los supervivientes.

Se envió a otros seis agentes para unirse a los cuatro hombres acampados en el terreno abierto cercano a la planta. Los nuevos hombres trajeron explosivos para volar todas las instalaciones y se fijó el ataque para la noche del 27 de febrero de 1943.

Mientras los hombres de la SOE bajaban de las colinas hacia la factoría, tuvieron que ser extremadamente cuidadosos para que ningún habitante local supiese que llevaban explosivos: cualquier noticia de que sucedía algo impropio podía llegar a oídos de los alemanes. La noche del ataque estaba despejada y sin luna, pero hacía un frío helado. Los diez hombres se deslizaron hacia el perímetro de cerca y cortaron la cadena de una puerta sin guarda. Los cuatro que llevaban los explosivos entraron en el complejo, dividiéndose en dos grupos, y rápidamente advirtieron un problema: los alemanes habían puesto centinelas en la puerta de una celdilla que los incursores habían pensado utilizar. Tras buscar una nueva ruta hacia el objetivo, el corazón de la factoría, se separaron y dos agentes encontraron una entrada de cables que conducía a su objetivo, la celdilla situada bajo la fábrica de electrólisis.

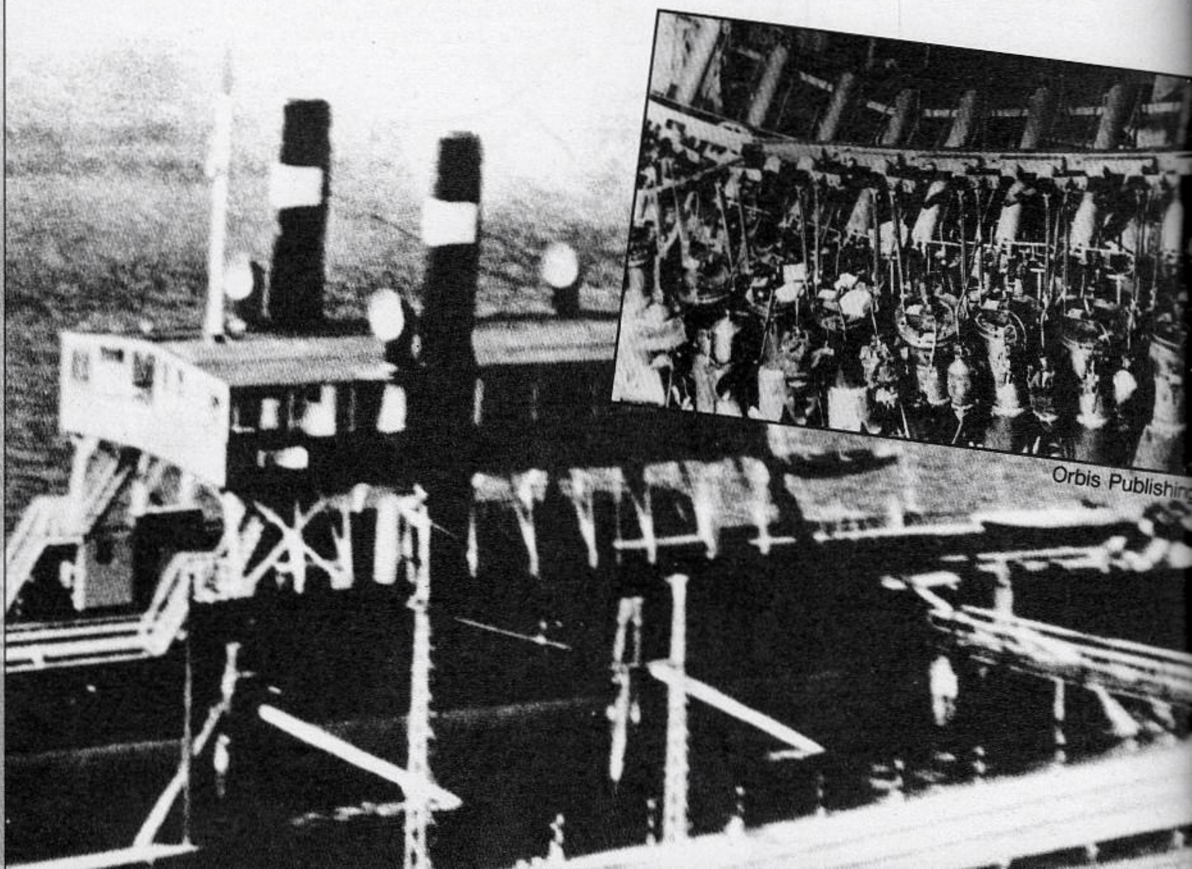
Un vigilante nocturno se despertó sobresaltado con una pistola en las costillas y los hombres de la SOE empezaron a colocar las cargas metódicamente, ayudados por el otro grupo que, finalmente, encontró la misma entrada de cables. Avisaron al vigilante que tendría sólo 20 segundos para salir del edificio una vez conectadas las espoletas y después se deslizaron hacia la noche fría del exterior.

La explosión que siguió fue muy notoria; de hecho, los alemanes que trabajaban cerca ni siquiera advirtieron que hubiese ningún sabotaje. Los mismos hombres de la SOE se desilusionaron ante lo que creían un pobre resultado para tantos meses de espera.

Pero los explosivos habían cumplido su trabajo. La planta quedó fuera de servicio durante seis meses y nunca volvió a funcionar a plena capacidad.

Uno de los protagonistas de aquella incursión, Knut Haukelid, se quedó en Noruega. Cuando la planta empezó de nuevo a producir agua pesada, dirigió otra arriesgada incursión, esta vez contra un transbordador que transportaba 15 000 litros de agua pesada con destino a Alemania. Con dos agentes más, se hizo pasar por un engrasador y colocó las cargas en el barco. La cronometración fue perfecta y la embarcación se hundió en la parte más profunda del lago que estaba cruzando. Una vez más, la Alemania nazi quedó privada del material necesario para crear una bomba atómica.

La SOE tuvo que mantener por necesidad una guerra sucia. Sus métodos no fueron los que quisieran haber elegido; y no cabe duda alguna de que, debido a las represalias sobre civiles inocentes, tuvieron que elegir los objetivos con sumo cuidado y sopesar los posibles logros frente a la respuesta alemana. Pero en acciones tales como el sabotaje de las minas de Orkla y la planta de agua pesada, constituyó una parte vital de la lucha contra Hitler, demostrando que pequeños grupos de hombres con un período de entrenamiento correcto podían conseguir resultados decisivos para el éxito final de la operación.


Orbis Publishing

Víctimas de la SOE noruega. Derecha: El transbordador cargado con agua pesada que fue hundido por Knut Haukelid. Derecha, arriba: Los restos de las celdillas de electrólisis en la planta de Norsk Hydro.



CABANATUAN

En enero de 1945 el 6.° Batallón *Ranger* de EE UU lanzó una atrevida incursión para liberar a unos 500 prisioneros de guerra cautivos en un campo japonés.

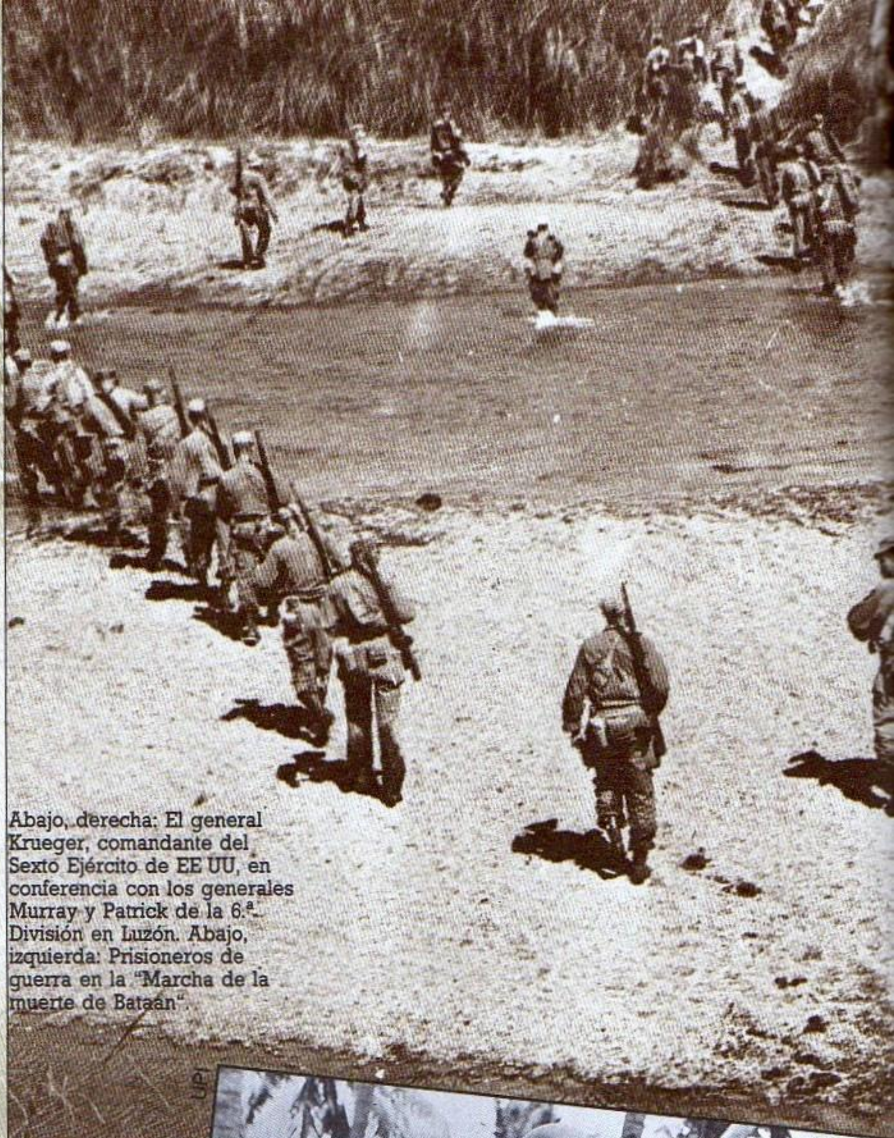
Abajo: El 6.° Batallón *Ranger* en Cabanatuan. Al frente del grupo, en el centro, está el teniente John Murphy, que mandó la 2.ª Sección de la Compañía F en el ataque a las torres y fortines de los guardianes.

En la mayoría de las discusiones sobre la capacidad de las fuerzas especiales norteamericanas se citan una y otra vez la incursión de Son Tay, en Vietnam del Norte en noviembre de 1970, y la abortada misión de rescate de los rehenes de Teherán, en abril de 1980, pero se olvida virtualmente la operación de Cabanatuan durante la Segunda Guerra Mundial, una de las misiones de rescate de prisioneros de guerra de mayor éxito de todos los tiempos. Además, esta acción tuvo una importancia simbólica enorme y demostró a los hombres que habían pasado tantos años en cautividad que su país no los había relegado al olvido.

Cuando las fuerzas del general Douglas MacArthur, encabezadas por el Sexto Ejército de EE.UU., al mando del teniente general Walter Krueger, desembarcaron en Luzón, Filipinas, el 9 de enero de 1945, comenzaron a filtrarse rumores sobre los norteamericanos que permanecían cautivos de las fuerzas japonesas en retirada. Tres años antes, cuando el propio MacArthur se había retirado de las Filipinas ante la invasión japonesa, las tropas que permanecían en la península de Bataan, en Luzón, habían sido capturadas y obligadas a realizar la tristemente famosa "Marcha de la Muerte de Bataan", de 100 km, hasta el campo de prisioneros de Cabanatuan. Ahora crecía el temor de que los japoneses pudieran ejecutar a los prisioneros una vez que vieran perdida su posición en las Filipinas. El comandante Bob Lapham, líder guerrillero norteamericano en Luzón, informó que se había localizado el lugar y se realizaron planes para realizar una operación de rescate relámpago.

La incursión sería extremadamente difícil, pues los hombres elegidos para la misma tendrían que efectuar su ataque a más de 40 km detrás de las líneas enemigas. El teniente general Krueger escogió, por ello, a los mejores.

Se eligió para ello al 6.° Batallón de *Ranger* y a los *Alamo Scouts*, una unidad similar a las Patrullas de Reconocimiento Lejano que los norteamericanos utilizarían posteriormente en la guerra del Vietnam. Uno



Abajo, derecha: El general Krueger, comandante del Sexto Ejército de EE UU, en conferencia con los generales Murray y Patrick de la 6.ª División en Luzón. Abajo, izquierda: Prisioneros de guerra en la "Marcha de la muerte de Bataan".

UPI



Topham



Derecha: Hombres del 6.° Batallón *Ranger* en su camino hacia el campamento de prisioneros de Cabanatuan, 40 km tras las líneas japonesas.

de los *scout* (exploradores), el sargento Galen Kittleson, tiene la distinción de haber participado tanto en la misión de Cabanatuan como en la de Son Tay.

La incursión tras las líneas japonesas requeriría una gran cautela y ello prohibía la utilización de un batallón al completo. De acuerdo con ello, el teniente coronel Henry Mucci, comandante del batallón, destacó a la Compañía C, al mando del capitán Robert W. Prince, como la encargada de ejecutar la incursión. Esta unidad fue reforzada por la 2.ª Sección de la Compañía F.

Las unidades de la guerrilla filipina prestarían fuego de apoyo adicional, bajo el mando del capitán Pajota. Éstas podrían unirse con los *Alamo Scouts* y llevar a cabo un reconocimiento sobre el objetivo, además de colocar obstáculos en las carreteras y tender emboscadas para retrasar los intentos japoneses de reforzar el campamento. Los *Alamo Scouts* sólo tendrían 36 horas para marchar más de 40 km hasta su objetivo, aunque sus hombres decían estar en plenitud de fortaleza física y bien versados en las artes de la guerra en la jungla. No obstante, ante ellos se presentaba una marcha muy dura, aunque una de las preocupaciones principales eran los informes sobre los carros japoneses que, al parecer, guardaban el campamento de prisioneros. Para contrarrestar esta amenaza, y cualquier otra que pudieran encontrar, los *ranger* estaban equipados con lanzagranadas y granadas contracarro suministradas por la 6.ª División de Infantería. Sin embargo, aparte de ello, los *ranger* viajaban muy ligeros de equipo. Llevaban fusiles automáticos BAR, fusiles M1, carabinas M1 y pistolas Colt, además de sus cuchillos de combate, suministros médicos, raciones y agua para dos días y la munición propia.

Tras marchar durante la noche, los *ranger* habían llegado al amanecer a menos de 8 km del campamento

La incursión estaba prevista originalmente para el 29 de enero, y a las 20.00 horas del día 27 los *Alamo Scouts* ya estaban en el interior del territorio dominado por los japoneses. Al día siguiente se les unieron las guerrillas filipinas mandadas por el capitán Pajota y ambos grupos comenzaron su avance hacia el campamento para llevar a cabo un reconocimiento preliminar. Los *ranger* dejaron su campamento en Guimba, a 40 km al noroeste de Cabanatuan, aquella misma tarde, y marcharon hacia el cuartel general de la guerrilla del capitán Joson, en Lobong. Entonces la compañía reforzada se internó en territorio enemigo, tras vadear el río Talavera aquella medianoche. Ahora la fuerza de asalto tenía que cubrir unos 25 km, pero a los hombres no les importaba aquella distancia. Los guerrilleros de Joson cubrieron el flanco y enviaron patrullas para localizar a los japoneses y a los *Huks*, guerrilleros de extrema izquierda. Se tuvo un cuidado especial cuando se cruzaron las carreteras principales por temor al tráfico enemigo, pero los cruces se efectuaron sin incidentes. Los *ranger*, que marcharon durante la noche, habían llegado a menos de 8 km del campamento al amanecer. Las guerrillas de Pajota ya habían ocupado posiciones de bloqueo y su tarea sería la de evitar que las tropas japonesas del lado opuesto del río Cabu reforzaran el campamento durante el ataque de los *ranger*.

A las 06,00 horas, Mucci y los *ranger* llegaron a la aldea de Balangkare, donde se encontraron con los *Alamo Scouts*, que habían intentado un reconocimiento sobre el campo de prisioneros. Sin embargo, los exploradores informaron que el terreno abierto les había obligado a no acercarse demasiado al objetivo y de que había un gran número de soldados japone-

UPI



LOS *ALAMO SCOUTS*

Los *Alamo Scouts* se crearon dentro del Sexto Ejército de EE UU el 28 de noviembre de 1943; su misión era la de actuar como una unidad especial de reconocimiento. Los candidatos eran escogidos en un curso de selección y entrenamiento de cinco a seis semanas. Éste incorporaba tiro instintivo, combate cuerpo a cuerpo, técnicas de radio, gobierno de pequeñas embarcaciones y navegación en tierra. Se escogían hasta dos equipos de seis hombres de cada curso para integrarlos en los *Alamo Scouts*. Los restantes graduados (de un total original de cinco oficiales y de 25 a 50 reclutas) regresaban a sus unidades, donde podían poner en práctica sus recién adquiridas cualidades. Durante la carrera de los *Alamo Scouts* se impartieron diez de estos cursillos. Las misiones eran seleccionadas específicamente por el teniente general Walter Krueger (arriba) e incluían la obtención de información en las playas, posibles lugares de desembarco y el despliegue de las fuerzas enemigas. Por tanto, los exploradores se infiltraron en vanguardia de las fuerzas de desembarco en Nueva Guinea, las islas Salomón y las Filipinas. Dos equipos de los *Alamo Scouts*, extraídos de la 11.ª División Aerotransportada, estaban cualificados para el salto en paracaídas. Durante los dos años de su existencia, los *Alamo Scouts* llevaron a cabo unas 70 operaciones, durante las cuales ninguno de sus miembros resultó muerto en acción. Aunque la unidad era altamente secreta, la mayoría de los 120 hombres que sirvieron con los exploradores fueron condecorados con la Estrella de Plata o de Bronce.

Cabanatuan
Enero 1945





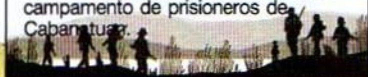
En enero de 1945, mientras las fuerzas norteamericanas avanzaban a través de Luzón, en las Filipinas, hacia su capital, Manila, el 6.º Batallón *Ranger* y los *Alamo Scouts* realizaron una atrevida incursión para liberar a los prisioneros norteamericanos cautivos en el campamento de Cabanatuan

Fuerzas de EE.UU.
Areas ocupadas por EE UU, 1 ene.
Frente, 17 ene.
Posiciones avanzadas de EE UU, 28 ene.
Ejes principales de avances japoneses

Guimba, Baloc, Balangkare, Rizal, Quezón, La Paz, Zaragoza, Cabanatuan, Pampanga, Santor, Laur, Campo de prisioneros, Jaén, Gapan, Papaya, Cabu

Avance sobre Cabanatuan

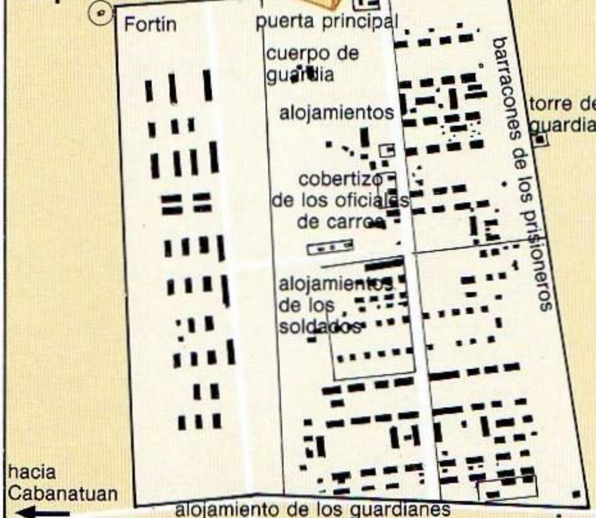
29 ene. 06,00 Mientras los *Alamo Scouts* realizan un reconocimiento, el 6.º *Ranger* acampa en Balangkare.
16,00 Los *ranger* avanzan hacia el campamento de prisioneros de Cabanatuan.



Rescate

30 ene. 19,00 Un caza P-61 distrae a los guardianes del campamento mientras el equipo de asalto se coloca en posición de ataque. Los *ranger* entran en acción y eliminan a la mayoría de los guardianes.
20,15 Una vez liberados los prisioneros, los *ranger* inician la retirada.





ses atrincherados en posiciones a lo largo del río Cabu y en la ciudad de Cabanatuan. Mientras Mucci comenzaba a elaborar su estrategia a la luz de estas informaciones, los guerrilleros trajeron algunas noticias mejores. El capitán Pajota informó que había requisado unas carretas, llamadas *carabao*, para llevar a los prisioneros, pues esperaba que estuvieran extremadamente débiles después de su penosa experiencia. Además, se había dicho a las personas que residían cerca del campamento que evacuaran rápidamente sus hogares para que no quedaran en mitad de la batalla.

El plan de Mucci era realmente simple: atacar el campamento con contundencia y rapidez y eliminar a los guardias antes de que tuvieran oportunidad de vengarse en los prisioneros. Los *ranger* estaban listos para entrar en acción y a las 16,00 horas del 29 de enero salieron de Balangkare hacia el campamento. Sin embargo, antes de llegar recibieron informes de los *Alamo Scouts* de que una división japonesa venía a través de la carretera de Cabu. Como resultado de esta noticia, Mucci se vio obligado a retrasar el ataque 24 horas. Tras retroceder a la aldea de Plateros para esperar que se despejara la situación, los *ranger* se vieron sorprendidos por la celebración de una fiesta en su honor. Mientras disfrutaban de ella, los *Alamo Scouts* mantuvieron la vigilancia cerca del campamento de prisioneros.

Menos de un minuto después de que se escuchara el primer disparo, los *ranger* se habían introducido ya en el interior del campamento

A las 14,30 del 30 de enero, los *Alamo Scouts* habían efectuado ya un reconocimiento con éxito del campamento y estaban en posición de ofrecer a Mucci una información detallada sobre el objetivo. Se trazó en un mapa la localización de los prisioneros, de las torres de los centinelas, de la puerta principal, de los barracones y de los fortines, y los exploradores estimaron la fuerza enemiga en unos 200 ó 300 soldados. Para obtener esta información se habían infiltrado en una choza justo encima del perímetro de la cerca.

Mientras los *ranger* avanzaban desde Plateros, un equipo de seis hombres con un lanzagranadas, al mando del sargento White, junto con los guerrilleros del capitán Joson, se encargaba de colocar un bloqueo en la carretera a unos 800 m al sudoeste del campo de prisioneros. Los *ranger* serían los responsables de detener cualquier carro enemigo que se acercara una vez que se iniciara el ataque. La unidad de guerrilleros del capitán Pajota atacaría a los japoneses de la orilla noreste del río Cabu y tenía que retenerlos hasta que los *ranger* hubieran completado su misión en el campo de prisioneros. Luego, los guerrilleros podrían retirarse lejos de la ruta de vuelta de los *ranger* para evitar que los japoneses les persiguieran. Además, la guerrilla podría encargarse de cortar todas las líneas telefónicas y, con ello, reducir el riesgo de que los refuerzos del enemigo cayeran sobre los norteamericanos.

El plan de ataque de Mucci pedía que la 1.ª Sección de la Compañía C, al mando del teniente William O'Connell, atacara la puerta principal y se internara en el recinto para acabar con tantos guardias como fuera posible. La 2.ª Sección de la Compañía C, al mando del teniente Melville Schmidt, le seguiría y libertaría a los prisioneros. Sólo cuando éstos estuvieran libres se retirarían los *ranger*. A las 17,00 horas del día 30, los *ranger*, los *Alamo Scouts* y una parte de los guerrilleros avanzaron a sus posiciones de ataque. Cuando los guerrilleros de Pajota marcharon

EL 6.° BATALLON *RANGER*

El 6.° Batallón *Ranger* nació como 98.° Batallón de Artillería de Campaña, unidad que perdió su artillería desmontable en favor de los Merodeadores de Merrill. El teniente general Krueger, impresionado por el éxito de los *Alamo Scouts*, decidió que necesitaba una unidad de *ranger* para su Sexto Ejército. Se escogió al 98.° Batallón de Artillería de Campaña para la conversión y se asignó al teniente coronel Mucci el entrenamiento de los hombres para su nueva misión. Por tanto, el 20 de agosto de 1944 se formó al 6.° *Ranger*, que comprendía seis compañías de fusileros, una de plana y un destacamento médico. El batallón comprendía en total 600 hombres. El 17 de octubre de 1944, las seis compañías del 6.° *Ranger* se convertían en la punta de lanza de la reconquista de las Filipinas, durante la que zarparon del golfo de Leyte y desembarcaron en Dinagat. Durante el resto de octubre, el batallón fue responsable de patrullar el área circundante al puerto de Loreto.

En los desembarcos del golfo de Lingayen, en Luzón, el 9 de enero de 1949, el batallón desembarcó en la playa *"White"*.

Después de la victoria sobre Japón, el 15 de agosto de 1945, los *ranger* fueron desmovilizados gradualmente: los primeros 139 hombres dejaron la unidad el 20 de agosto. Para el resto del batallón hubo un período de cinco semanas en Japón como parte de las fuerzas de ocupación. A finales de noviembre, el 6.° *Ranger* realizó su última parada militar –ante el teniente general Krueger– y la unidad fue disuelta el 30 de diciembre de 1945.





Izquierda: Tres de los hombres que dirigieron la osada incursión al campamento de prisioneros de Cabanatuan. El teniente coronel Henry Mucci (superior) dirigió al 6.° *Ranger*, cuya Compañía C, al mando del capitán Robert Prince (extremo izquierdo) fue destacada para la misión. El sargento Theodore Richardson (izquierda) abrió la puerta del campamento.



IWM



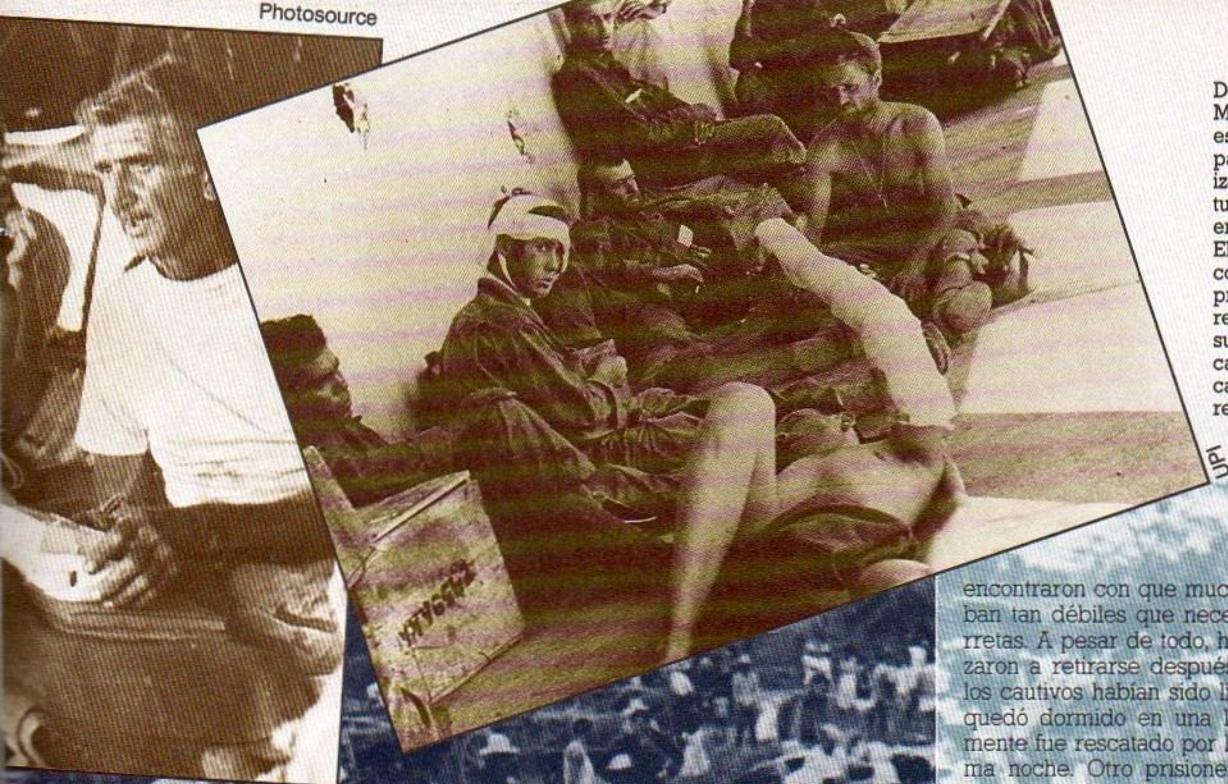
hacia el río Cabu, encontraron que el comandante japonés había colocado centinelas en el puente. Por tanto, plantaron cargas explosivas y minaron la carretera hacia Cabanatuan en esa orilla del río por si acaso las cargas no hacían volar el puente y los carros japoneses intentaban cruzarlo.

Poco antes de las 19,00 horas, mientras los *ranger* se acercaban a su objetivo, un caza nocturno P-61 Black Widow picó sobre el campamento, atrajo la atención de los guardianes y permitió que los *ranger* se infiltraran a través del terreno abierto. De acuerdo con el plan, todas las unidades debían estar listas para el asalto a las 19,30, aunque el ataque se retrasó en otros 15 minutos para asegurar que cada uno estuviera en su posición. Cuando los *ranger* iniciaron su ataque, un mortífero fuego procedente de la 2.ª Sección de la Compañía F, al mando del teniente John Murphy, mató a la mayoría de los guardias existentes en las torres y en los fortines. De modo simultáneo, los guerrilleros cortaron las líneas telefónicas. En poco más de 30 segundos se habían neutralizado todas las posiciones de los guardianes. Entonces los *ranger* dirigieron su fuego sobre los barracones de los japoneses para evitar cualquier posible contrataque. Bajo el amparo de este mortífero manto de fuego, las secciones de asalto habían atravesado las cercas del recinto después de cortarlas con alicates, y menos de un minuto después de que se escuchara el primer disparo los *ranger* se habían introducido ya en el interior del campamento. Otros hombres destruían cuatro carros de combate con el fuego certero de sus lanzagranadas, así como dos camiones cargados de soldados japoneses. Todo marchaba según lo previsto y cada hombre llevaba a cabo la tarea encomendada hasta el más mínimo detalle.

Tras entrar en los barracones de los prisioneros y gritar: "Somos yanquis. ¡Os sacaremos de este infierno!", los *ranger* comenzaron a trasladar a los prisioneros hacia las puertas. Cuando las secciones de asalto revelaron su identidad, los prisioneros quedaron sorprendidos: los *ranger* no existían todavía cuando ellos habían sido hechos prisioneros, pero no albergaron dudas de que sus salvadores eran norteamericanos cuando comenzaron a oír gritos en inglés corriente a lo largo de todo el campamento mientras los *ranger* se enfrentaban a los guardianes.

Es de destacar que durante toda la incursión, las bajas norteamericanas fueron muy pocas y la mayor parte de ellas se debieron a tres granadas que un mortero japonés logró enviar contra ellos, hiriendo a varios hombres y matando al capitán Fischer, cirujano de los *ranger*. Éstos silenciaron rápidamente al mortero antes de que pudiera infligir más daños. Durante el asalto, el P-61 permaneció volando en círculos por si se requería su apoyo. A las 20,05 atacó a una columna de japoneses en la carretera y, por tanto, evitó que llegaran al campamento refuerzos antes de que los *ranger* hubieran liberado al último prisionero del recinto.

Mientras limpiaban el campamento, los *ranger* se



Después de la liberación. Muchos de los prisioneros estaban demasiado débiles para caminar (extremo izquierdo e izquierda) y tuvieron que ser trasladados en carretas. Centro, izquierda: El soldado Lloyd Hitchens conversa con dos de los prisioneros después del rescate. Abajo, izquierda: Los supervivientes del campamento posan para la cámara durante su recuperación en un hospital.

encontraron con que muchos de los prisioneros estaban tan débiles que necesitaban trasladarlos en carretas. A pesar de todo, hacia las 20,15 horas comenzaron a retirarse después de comprobar que todos los cautivos habían sido liberados. De hecho, uno se quedó dormido en una letrina, aunque afortunadamente fue rescatado por los guerrilleros aquella misma noche. Otro prisionero murió de un ataque al corazón en la misma puerta de la prisión. Durante la retirada cayó muerto otro *ranger*, pero aún así las bajas fueron muy pocas, y hacia las 20,30 los *ranger* y cautivos se dirigían ya hacia el río Pampanga. A las 20,45 todo el grupo cruzó el río y el capitán Prince lanzó una bengala para hacer saber a los guerrilleros de Pajota, que combatían con una fuerza de más de 1 000 japoneses, que podían romper el contacto y retirarse. Los *Alamo Scouts* y los hombres de Joson actuaron como retaguardia en la retirada de los *ranger* y tendieron una emboscada a los japoneses cerca de la orilla del río Pampanga.

Durante el asalto, los esfuerzos de los guerrilleros de mantener a las fuerzas japonesas al otro lado del río Cabú tuvieron un éxito considerable. De hecho, más que romper el contacto cuando vieron la bengala de Prince se mantuvieron en combate hasta las 22,00 horas en un valeroso intento de evitar que los japoneses persiguieran a los norteamericanos. Sin embargo, el ataque de los guerrilleros había sido tan eficaz que los japoneses no tuvieron oportunidades de iniciar la persecución. Los guerrilleros dieron cuenta de cerca de 1 000 japoneses.

Si su fuerza era entorpecida en lo más mínimo, pediría un ataque artillero que destruiría la aldea

Durante la noche, la columna marchó hacia las líneas norteamericanas, que se habían adelantado hacia Cabanatuan durante los dos días que había durado la incursión. En una aldea *Huk*, Mucci resolvió un problema potencial al informar al jefe de ésta de que si su fuerza era entorpecida en lo más mínimo, pediría un ataque artillero que destruiría la aldea. Por último, poco después de las 11,00 del 31 de enero, la columna alcanzó las posiciones del Sexto Ejército norteamericano. Los prisioneros estaban finalmente a salvo. Aquella misma tarde los *Alamo Scouts* regresaron también a las líneas norteamericanas.

Con la pérdida de sólo dos *ranger* muertos, se habían salvado 516 prisioneros de guerra y se había eliminado a unos 1 275 soldados japoneses. Es más, los *ranger* y *Alamo Scouts* habían ayudado a devolver una pequeña parte de lo que se les debía a los supervivientes de la terrorífica 'Marcha de la Muerte de Bataan'.

UPI

BATALLÓN BRITÁNICO



La Guerra Civil española atrajo voluntarios de todo el mundo a combatir por la causa republicana. En el Jarama, el Batallón Británico de las Brigadas Internacionales luchó bravamente contra las tropas nacionalistas del general Franco.

FILIACION

Estatura

Pelo

Ojos

Cara

Barba

Nariz

SEÑAS PARTICULARES

(Firma del interesado)

echa de nacimiento 29-IV-1910

gar de nacimiento England

cionalidad British

fesión Miner

ado civil Soltero

MICILIO: País South Wales (England)

Pueblo Kenfig Hill

Pisyah St. núm. 12

do Político Antifacista

de entrada en las B. I. 6-I-1937

de entrega de la libreta 9-V-1938

— 2 —

Izquierda: Página de una libreta de pago de un voluntario galés. Arriba: Tropas republicanas reciben sus antiguos y a menudo temperamentales fusiles. Fotografía principal: Voluntarios británicos de las Brigadas Internacionales en setiembre de 1938.

Al amanecer del 11 de febrero de 1937, Tom Wintringham, recién nombrado comandante del Batallón Británico de la XV Brigada Internacional, fue convocado a una reunión de la brigada para recibir órdenes. En ella, el jefe de la misma, un soviético naturalizado conocido como coronel "Gal", explicó la disposición de los tres batallones bajo su mando con vistas a la inminente batalla: los franceses a la derecha; los británicos a la izquierda, con una fuerza combinada de checos, austríacos e italianos, y un grupo heterogéneo de origen balcánico dispuesto en reserva. La Guerra Civil española, que se había iniciado el 18 de julio de 1936, se encontraba en una fase crítica; las fuerzas nacionalistas al mando del general Francisco Franco habían lanzado una gran ofensiva sobre Madrid desde el sur con el objetivo de aislar a las tropas republicanas de la sitiada capital del importante puerto de Valencia, en la costa mediterránea. Se asignó a las Brigadas Internacionales la misión vital de defender la carretera Madrid-Valencia que discurría por el valle del Jarama. El plan de los nacionalistas preveía el vadeo del río para luego cortar la carretera; si la maniobra tenía éxito, el ataque les habría proporcionado una importante victoria estratégica, además de aislar a Madrid del resto de regiones fieles a la República.

El Batallón Británico, compuesto por unos 600 hombres, era una unidad de formación reciente dentro de las Brigadas Internacionales; había sido creado como

LAS BRIGADAS INTERNACIONALES

Cuando estalló la Guerra Civil española, en julio de 1936, varios estados europeos mostraron un interés inmediato en la contienda. Ello desencadenaría casi enseguida la provisión de ayuda militar: Alemania e Italia apoyarían al movimiento derechista de los nacionalistas, y la Unión Soviética enviaría armas y equipos al gobierno republicano. Los orígenes de las Brigadas Internacionales no están muy claros, aunque Maurice Thorez, líder del Partido Comunista francés, fue quien desarrolló en realidad la idea. Durante toda la guerra, el partido comunista permaneció como el único elemento importante en la organización y dirección de las Brigadas, aunque muchos de sus miembros no eran comunistas y representaban un amplio espectro de ideas políticas. Además, un considerable número de voluntarios (casi 5 000 hombres) permanecieron ajenos a la estructura de las Brigadas Internacionales, combatiendo en su lugar con los numerosos grupos izquierdistas que componían las Fuerzas Armadas republicanas. Así, por ejemplo, el escritor George Orwell se unió al POUM (Partido Obrero de Unificación Marxista), una organización que estuvo invariablemente en conflicto con su supuesto aliado el partido comunista.

Soldado de la XII.ª Brigada (Garibaldi), Guerra Civil española, 1938

Este combatiente lleva una gorra reglamentaria, correaje del Ejército español, "mono" caqui y alpargatas. El fusil es un Modelo 1916 español de 7 mm.



tal en enero de 1937, aunque había llegado a España un goteo constante de voluntarios desde que se iniciara la lucha en julio de 1936. En diciembre de ese año, 150 voluntarios británicos –algunos de ellos veteranos de las primeras batallas por Madrid– fueron agrupados en la 1.ª Compañía integrada en el Batallón Marsellesa francés.

La causa republicana atrajo a muchos destacados escritores, artistas e intelectuales británicos aunque, de hecho, la gran mayoría de los voluntarios tenían un origen muy diverso; procedían de todos los condados de las islas, si bien había cuatro áreas que representaban una parte significativa del total: Londres, los valles del sur de Gales, Manchester y Clydeside. Las razones para unirse a las Brigadas Internacionales eran diversas: algunos eran miembros del Partido Comunista y seguían órdenes de apoyar a la amenazada República española; otros eran políticos idealistas que se veían a sí mismos luchando contra la maldad del fascismo, mientras otros aprovechaban la oportunidad para escapar de la monotonía de la vida civil en los años treinta. Tanto el gobierno británico como el francés adoptaron una política de "no intervención" en la guerra y desaprobaron activamente el movimiento de los voluntarios, hasta el punto de detener a los hombres que intentaban alistarse. La ruta más utilizada por los voluntarios británicos consistía en salir del país para pasar un tranquilo fin de semana en París (para lo que no se necesitaba pasaporte) y allí presentarse en la oficina central del Partido Comunista francés, donde se organizaba el transporte y se les guiaba hasta dejarlos en España. Como el trecho de frontera española en manos de Franco estaba cerrada, los voluntarios debían enfrentarse a los Pirineos, una experiencia que dejó una impresión inolvidable en muchos de los que aspiraban a ser soldados. Fred Copeman, que con el tiempo llegaría a ser comandante del batallón británico, escribió sus

La guerra en España demostró enseguida ser un imán para los idealistas políticos y para los aventureros, y grandes cantidades de hombres se ofrecieron voluntarios para combatir junto a la causa republicana a los pocos meses de estallar la guerra. En total, cerca de 35 000 hombres sirvieron con las Brigadas Internacionales, aunque en un momento dado su potencia máxima no fue nunca más de los 18 000.

La primera de las brigadas, la XI, se formó en octubre de 1936, seguida un mes más tarde por la XII, o Brigada Garibaldi, debido a que la formaban gran número de italianos. En los meses siguientes se crearon las XIII, XIV y XV Brigadas, a las que se sumarían en el verano de 1937 las 150.ª y 129.ª Brigadas. El líder comunista francés André Marty se convirtió en el controlador de estas unidades, mientras que el mando militar recayó en las manos del general "Kleber", un veterano soldado húngaro que posteriormente caería en desgracia ante Stalin y sería fusilado por orden de éste. Las Brigadas Internacionales fueron retiradas una vez que se hizo patente que los republicanos perderían la guerra. Las Brigadas jugaron un importante papel en las primeras fases de la guerra, sobre todo en la defensa de Madrid y al obtener algunos respiros necesarios para que los republicanos reclutasen y organizasen sus propias fuerzas armadas regulares.

La Guerra Civil española

Julio 1936-marzo 1939

Cuando estalló la Guerra Civil española, en julio de 1936, el país quedó dividido entre el norte y el sudeste nacionalista, y los puntos fuertes republicanos de Madrid, el sudeste, el País Vasco, Aragón y Cataluña. Cuando los nacionalistas avanzaron hacia Aragón e intentaron sitiar Madrid, las Brigadas Internacionales reforzaron la defensa republicana.



Inferior, izquierda: Tropas moras se reagrupan tras un combate victorioso. Inferior, centro: Soldados británicos durante unas prácticas de tiro con ametralladoras. Inferior, derecha: Un pelotón contracarro británico en la batalla del Jarama. Abajo: Tropas republicanas durante un avance.

impresiones sobre el paso de las montañas.

"Dios, cuando llegamos a los Pirineos... yo nunca había escalado antes en mi condenada vida. A cada montaña que ascendíamos, había otra más empinada aún; ¡te preguntabas adónde demonios íbamos!"

Si las montañas eran malas para los voluntarios, era peor esquivar a las patrullas fascistas, que contaban con la ayuda de simpatizantes franceses. No obstante, algunos hombres entraron en España mediante lanchas y barcos, aunque se apresó un número considerable de polizontes, que fueron devueltos a casa.

Una vez en España, los voluntarios británicos se dirigían a Albacete, donde recibían un rudimentario entrenamiento y se les equipaba con uniformes, ma-

Comandantes del Batallón Británico. Inferior: Sam Wild (con boina), comandante a partir de marzo de 1938. Centro: Fred Copeman mandó el batallón hasta caer gravemente enfermo en Teruel, en 1938. Derecha: Tom Wintringham fue su comandante durante la batalla del Jarama.



IWM



IWM





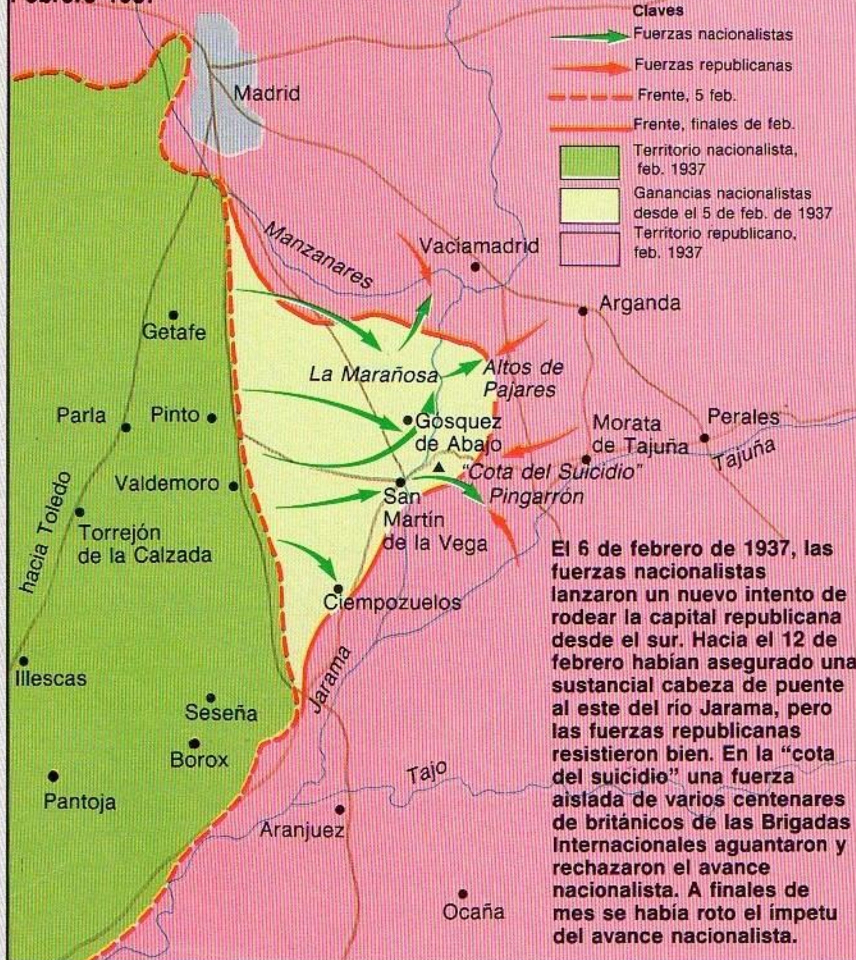
IWM

Abajo: Tropas de las Brigadas Internacionales ofrecen sus últimos honores a los miembros del Batallón Británico que cayeron en la batalla del Jarama, a comienzos de 1937.

terial y armas. El reparto de estas últimas constituía el principal problema. No sólo había escasez de suministros sino que, además, las disponibles muchas veces ya estaban anticuadas, a veces fusiles de varios tipos y calibres que necesitaban una munición especial. Así recuerda un recluta la asignación de su fusil:

"Había algunos realmente antiguos. A mí me tocó una vieja arma alemana que se remontaba a 1878. Era de un solo disparo. Había grandes cantidades de cartuchos en el suelo, no en peines sino en un gran montón. Lo único que podías hacer era coger unos cuantos, ver si entraban en tu recámara y dejarlos aparte, al tiempo que los examinabas para ver si funcionarían. Allí había de todos los tipos, con pestaña y sin ella".

En enero de 1937, el Batallón Británico realizó un corto pero intenso programa de entrenamiento; los rumores que corrían sobre que la unidad entraría en acción de forma inminente intensificaron la urgencia del programa de preparación. Algunos hombres tenían experiencia de la vida militar, adquirida en el Ejército británico y en la *Royal Navy* (unos cuantos habían luchado en la Primera Guerra Mundial), pero la mayor parte de ellos no tenían experiencia militar alguna y, por ello, el adiestramiento debía ser necesariamente rudimentario y estrictamente funcional. A finales de enero, la instrucción se interrumpió bruscamente al llegar la orden de que el batallón debía dirigirse al frente y tomar posiciones para la defensa de la carretera Madrid-Valencia.



Los nacionalistas vadearon el río Jarama al amanecer del 11 de febrero; unos moros (marroquíes) degollaron a los centinelas del Batallón Francés, y permitieron así el avance del cuerpo principal de las fuerzas nacionalistas sobre las posiciones republicanas antes de que fueran advertidas. Además, ello dejó a los británicos en una peligrosa posición descubierta. Wintringham recibió órdenes de cambiar su dispositivo y atacar a los nacionalistas sin tardanza con objeto de aliviar la fuerte presión sobre los franceses. A pesar de sus dudas –debido a la ausencia de apoyo artillero y de ametralladoras– el comandante británico hizo avanzar a sus hombres. Por el contrario, las columnas nacionalistas asaltantes estaban bien provistas de artillería, incluidos los cañones de las unidades de la Legión Cóndor alemana. Los británicos, inevitablemente, sufrieron fuertes pérdidas.

Como las otras unidades de las Brigadas Internacionales retrocedieron, el Batallón Británico se vio obligado a su vez a adoptar una nueva posición, en un saliente que más tarde sería conocido como la "cota del suicidio".

En la mañana del 12 de febrero, los nacionalistas avanzaron hacia las posiciones republicanas y, tal como había sucedido el día anterior, se le ordenó a Wintringham que contratacara. Sin embargo, esta vez rehusó lanzar a sus tropas hacia adelante, a pesar de reiterados requerimientos que eventualmente se convertirían en amenaza de un arresto inmediato. Wintringham sabía con certeza que las Brigadas Internacionales iban a librar una batalla defensiva con sólo pequeños y limitados contrataques, y que estarían apoyados adecuadamente por una potencia de fuego suficiente. El elemento principal de las posiciones británicas lo constituían las ametralladoras Maxim –armas anticuadas y pesadas pero capaces de proporcionar fuego lejano sostenido–, idóneas para un combate defensivo de esta naturaleza. Los ataques nacionalistas fracasaron repetidamente ante la lluvia de balas procedente de las ametralladoras de la "cota del suicidio".

Como ya anochecía, los moros encabezaron los ataques nacionalistas sobre los flancos de los británi-









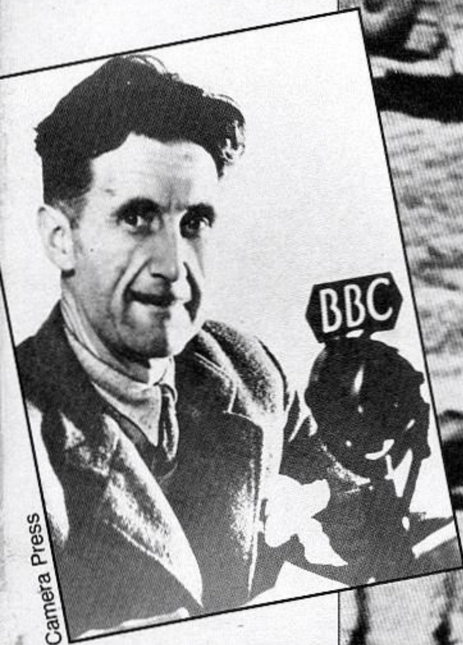
Arriba, izquierda: Voluntarios británicos en Benicasim en julio de 1937, antes de la batalla de Brunete. Arriba, centro: Tropas británicas disfrutan de un bien ganado descanso, una oportunidad para echar un cigarrillo y leer las cartas de casa. Arriba, derecha: Una ametralladora Maxim como las utilizadas por los británicos contra los moros en la "cota del suicidio". Abajo: Regreso a casa. Voluntarios británicos hechos prisioneros por las fuerzas nacionalistas de Franco a su llegada a la estación Victoria de Londres.

Topham



CELEBRIDADES EN LA GUERRA CIVIL

Aunque la inmensa mayoría de aquellos que combatieron en España fueron trabajadores, la causa republicana atrajo a una gran número de escritores, poetas e intelectuales en general que tomaron la decisión de efectuar una contribución militar práctica en la lucha contra el fascismo. En Europa, durante los años treinta, muchos intelectuales eran izquierdistas y un número sustancial pertenecían al Partido Comunista. Una vez que los comunistas decidieron ir en ayuda del gobierno de la República española, los intelectuales se apuntaron por docenas a las Brigadas Internacionales. Uno de estos voluntarios fue el poeta John Cornford, que murió a principios de la guerra y, como resultado de ello, se convirtió en algo parecido a un héroe romántico. Hubo muchos otros nombres famosos relacionados con la Guerra Civil española que no estuvieron en las Brigadas Internacionales, ya que el conflicto atrajo a centenares de corresponsales, periodistas y "visitantes". Entre éstos estuvieron desde el escritor Ernest Hemingway hasta periodistas de izquierda como Arthur Koestler o Willie Brandt. Abajo: George Orwell, autor de *Animal Farm* y *1984*, que combatió en las filas del POUM.



Camera Press

cos y enfilaron sus posiciones con un nutrido fuego de fusilería. Al mismo tiempo se acabaron las municiones para las ametralladoras y los nacionalistas reanudaron su presión sobre la "cota del suicidio"; los británicos se encontraron en un momento crítico. Fred Copeman, a la sazón jefe del pelotón de ametralladoras en la 1.ª Compañía, descubrió nuevos suministros de municiones y comenzó a organizar a los hombres para transportar las cajas hasta las máquinas. Sin embargo, la buena suerte de Copeman no pudo evitar el desastre, porque la batería de ametralladoras fue desbordada por el ataque de los moros. Seis de las piezas fueron recuperadas y arrastradas a una nueva posición y cargadas con la munición encontrada por Copeman.

Más de 400 moros avanzaban por la cuesta de la "cota del suicidio"; menos de la mitad retrocedieron

Recuperadas las Maxim, Copeman se dispuso a enfrentarse a un nuevo ataque que los nacionalistas parecían preparar. La reputación de la brutalidad de los moros era bien conocida por las tropas republicanas, y ser capturado por ellos significaba de forma casi inevitable la muerte por mutilación. En el transcurso de la batalla, Copeman se encontró ante una de estas escenas:

> "Recuerdo que oí un grito. Se trataba de un chico de unos 16 años, bien parecido. Los moros le habían sacado los ojos. Todavía siento escalofríos, incluso después de todo este tiempo. Fuimos a ayudarle, pero murió casi inmediatamente."

En medio de la batalla campal, los gritos de los moros y el fuego de las baterías contracarro alemanas, cuyos proyectiles caían demasiado cerca, Copeman tranquilizó a sus hombres: "No disparéis hasta que yo dé la orden", les dijo. "Todas las ametralladoras barrerán la línea de derecha a izquierda". Sólo cuando los moros eran claramente visibles, dio la orden de abrir fuego. La lluvia de balas que se abatió sobre ellas paró en seco en su camino a las líneas asaltantes, en algunos casos literalmente. Más de 400 moros avanzaban por la cuesta de la "cota del suicidio"; menos de la mitad retrocedieron vacilantes, pero las ametralladoras siguieron disparando, sus servidores cantaron y celebraron con alivio y entusiasmo la detención del ataque nacionalista con sus propios medios.

En el transcurso de la tregua que siguió al rechazo de los nacionalistas, Copeman y algunos otros oficiales veteranos trataron de restablecer el orden en las maltrechas posiciones británicas, lo que incluía recuperar a los "extraviados", que podían estar a una considerable distancia de la línea del frente. Mientras los oficiales del batallón se reunían para planificar la mejora de sus defensas, fueron víctimas de una hábil estratagema de los nacionalistas. Valle abajo se oyó el himno *La Internacional*. Gradualmente, unos 40 hombres con uniforme de las Brigadas Internacionales aparecieron desde el valle, agitando alegremente sus fusiles antes de que pasaran la línea de frente británica donde estaban emplazadas las ametralladoras. En ese momento, esos falsos soldados británicos empuñaron sus armas y capturaron las ametralladoras y a sus aturdidos servidores, demasiado sorprendidos para ofrecer resistencia. De nuevo, se entabló la lucha y los británicos, desprovistos ahora de sus ametralladoras Maxim, retrocedieron exhaustos, hambrientos y desmoralizados por su derrota. De los 600

IWM

hombres que habían entrado en combate dos días antes, sólo quedaban 180. Su posición parecía desesperada, pero los mandos de la compañía y los comisarios políticos dirigieron su repliegue. Otra vez, lo que quedaba del batallón ocupó sus posiciones, donde se les unió un grupo de hombres de los escalones de retaguardia y de soldados heridos de poca consideración. Se planeó un contraataque y, tras salvar los flancos expuestos de los moros, los brigadistas avanzaron hacia el enemigo. A pesar de algunos éxitos limitados, los voluntarios británicos, superados en número, se encontraron una vez más aislados de las otras unidades republicanas debido a que los nacionalistas los habían rodeado. Ahora sólo quedaban unos 100 combatientes y los sufrimientos del Batallón Británico parecían no acabar. Por suerte, llegaron refuerzos, de modo que aumentaron los efectivos de las fuerzas republicanas en el flanco izquierdo británico. Sorprendidas y exhaustas, las tropas moras comenzaron a retroceder. A medida que anochecía, se dieron a una franca retirada. Al día siguiente, los republicanos comenzaron a excavar y establecer un sistema de trincheras. Entonces, el foco de la guerra se desplazó hacia otros frentes. El plan de Franco de cortar la carretera Madrid-Valencia había quedado desbaratado y las Brigadas Internacionales acababan de conseguir gran parte de su fama. Entre éstas, la encarnizada defensa de la "cota del suicidio".

Los supervivientes del Batallón Británico fueron repatriados y recibidos como héroes en Londres

Después de pasar duros meses en las trincheras, el Batallón Británico fue reservado para participar en la mayor ofensiva republicana, Brunete, a unos cuantos kilómetros al oeste de Madrid, que se planeó como una maniobra de diversión para aligerar la presión de los nacionalistas desde el norte de España. Sin embargo, la ofensiva de Brunete tuvo un limitado valor militar y el Batallón Británico sufrió muchísimas bajas, entre ellas sus mejores oficiales. La suerte de la guerra se movía inexorablemente del lado nacionalista; una posterior ofensiva republicana, en Teruel en diciembre de 1937, obtuvo un éxito inicial que luego se convirtió en fracaso y terminó con graves pérdidas para el lado republicano. La batalla del Ebro (julio y agosto de 1938) fue otro ataque de diversión, en el que también tomó parte el Batallón Británico y en el que finalmente no se ganó nada. Los combates del Ebro marcaron el final de la contribución a la guerra de las Brigadas Internacionales y en setiembre de 1938 el gobierno republicano comenzó a retirar a los voluntarios extranjeros de sus fuerzas armadas. Paulatinamente, los supervivientes del Batallón Británico fueron repatriados y recibieron una bienvenida no oficial como héroes a su regreso a Gran Bretaña. En total hubo unos 2 000 británicos en España; una cuarta parte murieron en combate, mientras que casi otros 1 000 regresaron heridos de consideración.

Izquierda: Tropas republicanas asisten a sus heridos en la batalla de Brunete, en julio de 1937. Abajo: Hombres que combatieron del lado de la causa republicana y que, más tarde, llegarían a ser personalidades destacadas. De izquierda a derecha, Willie Brandt, canciller de Alemania Federal; el presidente Tito de Yugoslavia; el escritor Ernest Hemingway; y el periodista Arthur Koestler.



RECONOCIMIENTO SECRETO

IAF Magazine

Dieciséis meses antes del comienzo de la campaña del Sinaí de 1956, seis soldados israelíes se internaron en territorio egipcio para realizar un reconocimiento crucial.

A finales de la agradable tarde otoñal del 29 de octubre de 1956, dieciséis aviones DC-3 Dakota volaban hacia el extremo oriental del paso de Mitla, al este de Suez. Luego, al anochecer, el cielo quedó moteado a medida que se abrieron los paracaídas de 395 soldados israelíes. Fue el repentino y violento comienzo de lo que más tarde se conocería como la campaña del Sinaí. A la mañana siguiente, este cuerpo paracaidista iba a participar en uno de los encuentros más feroces y costosos de la historia de las Fuerzas de Defensa Israelíes (FDI). Contra la pérdida de 38 hombres, los paracaidistas infligieron 260 bajas a las fuerzas egipcias.

El período que precedió a la invasión israelí de la península del Sinaí, la tensión se había acrecentado entre Egipto e Israel. Los grupos terroristas fedayines con base en la franja de Gaza eran alentados por Egipto para que atacaran objetivos civiles en el interior de Israel. Egipto bloqueó el puerto de Elat, en el golfo de Aqaba, para evitar la libre navegación de Israel por el mar Rojo y el canal de Suez y, asimismo, se habían emplazado cañones egipcios en Ras Nasrani, que dominaba la única ruta meridional de Israel hacia África y Extremo Oriente. Después de la firma de tratados entre Egipto, Jordania y Siria, se había endurecido el boicot económico. Sin embargo lo más preocupante para la seguridad de Israel era que en 1955 Egipto había firmado un acuerdo con Checoslovaquia para el suministro de armamento. A pesar del fortalecimiento de la industria armamentística israelí, este contrato podría alterar el equilibrio en términos de armamento existente entre Israel y Egipto, y la seguridad de Israel quedaría en entredicho.

Alarmado por estas circunstancias, el general Moshe Dayan, por entonces jefe del Estado Mayor de las FDI, presentó un plan ante el gobierno israelí. Sugirió que se debía capturar Sharm el Sheik, un punto en el extremo sur de la península del Sinaí que dominaba el estrecho de Tiran. La operación se efectuaría me-

Derecha: Un avión ligero Piper sobrevuela vehículos de la 9.ª Brigada de Infantería israelí mientras avanzan hacia Sharm el Sheik, al sur de la península del Sinaí. El hecho de que esta brigada pudiera avanzar con confianza por un territorio egipcio desconocido se debió a la misión de reconocimiento secreta dirigida por el teniente coronel Asher Levy (abajo, izquierda). Extremo izquierdo: Vehículos de mando israelíes penetran en las desérticas montañas.

GPO



IAF Magazine

diante un asalto aerotransportado y el establecimiento de un puente terrestre hacia el norte de Elat, tras argumentar que Israel no podía asegurar su propia libertad de tránsito hacia el mar Rojo y ante la amenaza que suponía la preparación para la guerra de Egipto. Sin embargo, el gobierno israelí no creyó que fuera el momento adecuado y rechazó el plan, codificado con el nombre de operación *"Omer"*.

Más de un año después, apareció de repente la oportunidad que buscaba Israel, cuando el presidente egipcio, Gamal Abdel Nasser, nacionalizó la compañía del canal de Suez. Tras haber obtenido la aprobación de Gran Bretaña y Francia, Israel lanzó un ataque a una escala mucho mayor de la que se preveía en la operación original. Tras el éxito del lanzamiento de paracaidistas sobre el paso de Mitla a las 17,00 horas del 29 de octubre de 1956, dos compañías de la 9.ª Brigada de Infantería, bajo el mando del coronel Avraham Yoffe, capturó Ras el Nakeb, después de cruzar la frontera desde Elat, que era el punto de inicio de la carretera costera hacia Sharm el Sheik. El 1 de noviembre, el resto de la 9.ª Brigada de Infantería comenzó a marchar sobre Sharm el Sheik. Sólo 100 horas habían transcurrido entre el movimiento de apertura, la captura de Sharm el Sheik y con ella la victoria de Israel.



Inferior, izquierda: La operación *"Yarkon"*, por la que los israelíes confirmaron la existencia de una ruta entre Elat y Sharm el Sheik, tuvo la prioridad máxima en 1955. Tanto el general Dayan (derecha) como el general Bar-Lev, comandante de la 27.ª Brigada Acorazada, estuvieron involucrados en la elaboración del plan. Inferior, derecha: una vez terminada su misión, los seis exploradores (en primera fila) se fotografían en Elat con el personal de apoyo. El general Moshe Dayan está sentado sobre un vehículo a la izquierda. Abajo: Infantes israelíes esperan la orden de atacar posiciones egipcias el 30 de octubre de 1956.









Abajo: Carros ligeros AMX-13 israelíes en acción durante la campaña del Sinaí. El AMX-13 tenía un cañón de 75 mm alimentado por dos cargadores rotativos que le proporcionaban 12 proyectiles de empleo inmediato. Ello le daba una alta cadencia de tiro durante un corto período de tiempo, pero luego la tripulación tenía que recargar desde fuera de la torre, una situación potencialmente peligrosa en una batalla mecanizada fluida.


GPO

En su época, sólo unos pocos hombres sabían que la marcha de la brigada hacia Sharm el Sheik había sido posible gracias a una misión de reconocimiento secreta que se había llevado a cabo 16 meses antes. Aún menos gente sabía que de los seis hombres escogidos para la operación, uno estaba en una autoametralladora en cabeza de la columna y otro era el comandante de una unidad de la brigada.

Desde su propia concepción, el plan de la operación *"Omer"* del general Dayan había suscitado una importante pregunta sin respuesta. Aunque las fotografías aéreas mostraban que había una ruta adecuada para el avance del ejército desde Elat a Sharm el Sheik, nadie sabía si era apropiada para los vehículos acorazados. Al no contar con otra carretera útil, el plan sería impracticable y debía considerarse otro método de ataque. Dayan necesitaba una respuesta rápida, y la única forma de obtenerla era enviar una patrulla de reconocimiento tras las líneas enemigas. Cuando informó al primer ministro israelí, David Ben-Gurion, que sería mejor cancelar la misión si no se autorizaba el envío de la patrulla, Ben-Gurion, aceptó finalmente.

La operación *"Yarkom"*, como empezó a denominarse a la misión de reconocimiento, estaba destinada a integrar fuerzas aéreas, marítimas y de infantería. Como tal, era la primera "operación combinada" que el joven Ejército israelí iba a realizar. Los seis miembros de la patrulla fueron todos voluntarios escogidos: el comandante de la fuerza era el teniente coronel Asher Levy, por entonces de la famosa 5.ª Brigada *bivati*; segundo en el mando era el comandante Emmanuel Shaked. Los restantes eran los tenientes Yigal Talni (oficial de comunicaciones), y Aharon Lubliner, el alférez Yoram Litsky y el sargento Duban Simhoni.

"La operación debía llevarse a cabo en junio, un mes muy caluroso en el desierto del Sinaí, y tendríamos que cubrir a pie largas distancias"

Las fotografías aéreas y los mapas franceses que poseía el grupo israelí mostraban una ruta hacia el sur desde Ras el Nakeb hacia Ein Fortaga y que luego giraba hacia el oeste. Otra ruta ascendía desde Sharm el Sheik hasta Dahab y luego también iba hacia el oeste. La gran pregunta era si ambas se unían, ya que las fotografías aéreas sugerían que el área intermedia era un cañón. La misión de los seis hombres era cruzar el área desconocida y regresar para informar sobre ella. La tarea se realizaría en tres días y era vital que no fueran descubiertos, ya que la captura de personal militar israelí en territorio egipcio tan al interior fácilmente podría llevar a una guerra entre ambos países.

El teniente coronel Levy describe el proceso que siguió la patrulla:

"Inmediatamente después de que se eligiera a los participantes, comenzamos una larga serie de agotadoras sesiones de entrenamiento. Efectuamos largas marchas para mejorar nuestra condición física. La operación debía llevarse a cabo en junio, un mes muy caluroso en el desierto del Sinaí, y tendríamos que caminar durante distancias muy largas."

El esquema operacional tuvo tres partes, cada una de ellas con una forma diferente de transporte. Los seis hombres serían desembarcados justo al sur de Dahab por un pesquero del que partiría una lancha neumática. Desde el punto de desembarco tendrían que marchar rápidamente hacia las montañas, a 17 km, para luego dirigirse hacia el norte, a Ein Fortaga, donde prepararían un área de aterrizaje para seis aviones Piper que serían los encargados de evacuar-

los de allí. El teniente coronel Levy preguntó cómo los hombres sabían si el terreno era adecuado para un Piper; se le respondió: "Arrodillaros en el suelo. Si no os hundís demasiado, entonces vale."

Un problema al que se enfrentaban era el de asegurarse un adecuado suministro de agua durante la misión. Nopodían llevar toda la cantidad necesaria y las fuentes en el desierto eran tremendamente inseguras. La única solución posible era lanzar en paracaídas contenedores de agua desde un avión de la Fuerza Aérea israelí. Esta tarea era nueva para los pilotos y se realizaron varios lanzamientos infructuosos antes de encontrar una solución. Se utilizó un mecanismo para retrasar la apertura del paracaídas después de que la carga fuera lanzada desde el aparato, y enseguida se obtuvieron lanzamientos precisos sobre zonas escogidas de no más de 100 m de diámetro.

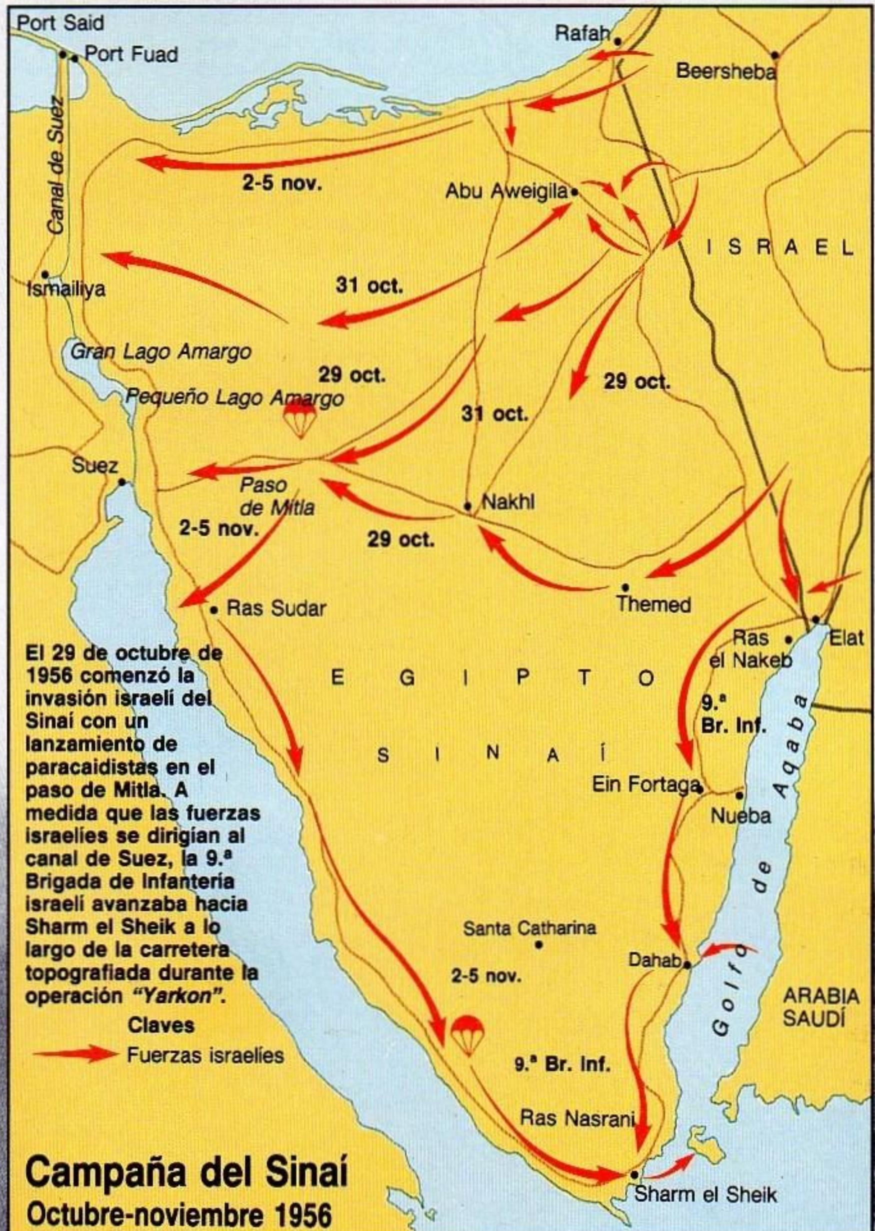
Tras cuatro meses de entrenamiento especial, se efectuaron dos reconocimientos preliminares, uno por aire sobre el terreno que iban a cubrir y otro por mar para medir el tiempo de navegación entre Elat y Dahab. El patrón del *Elat*, el pesquero que les llevaría tanto en el reconocimiento inicial como en la misión, fue Naftali Rosen, quien ha recalcado:

"Cuando recuerdo esa misión, aún me cuesta comprender cómo consiguieron efectuarla con los medios que teníamos y las condiciones a las que nos enfrentábamos. El bote con el que contábamos era poco más que una barcaza en estado pésimo y nuestro único sistema de navegación era una brújula. Los hombres no estaban preparados para tal viaje por mar. Estuvieron constantemente mareados, especialmente en el viaje de regreso, en que tuvimos mal tiempo. Incluso el coronel Chaim Bar-Lev, que se había unido a nosotros, vomitó como un condenado."

El reconocimiento marítimo inicial terminó en Elat con la mayoría de los hombres incapaces de tenerse sobre sus pies.

A las 10,00 horas del 9 de junio de 1955, el *Elat* zarpó para la misión. El coronel Bar-Lev quedó atrás para volar con el Dakota. Al principio la travesía fue tranquila, pero el tiempo cambió y rompió en tormenta, que zarandeó salvajemente la vieja embarcación. Por si esto no fuera suficiente, se avistó a una cañonera egipcia en el área, pero ambas embarcaciones pasaron de vuelta encontrada sin establecer contacto. Al anochecer identificaron las luces de un segundo buque y, para evitar un contacto, cambiaron de rumbo hacia la costa de Arabia Saudí.

El mal tiempo y el curso evasivo del *Elat* causó un



LA CAMPAÑA DEL SINAÍ

La nacionalización de la Compañía del Canal de Suez, el 26 de julio de 1956, por el presidente egipcio, Gamal Abdel Nasser, fue acompañada por el despliegue de las fuerzas egipcias a la Zona del Canal para protegerla de un posible ataque anglo-francés. Este movimiento fue providencial desde el punto de vista israelí, ya que debilitaba la presencia egipcia en la frontera con Israel, justo en el momento en el que éste preparaba un ataque preventivo contra Egipto con el fin de destruir su creciente amenaza militar y reabrir su bloqueada ruta de acceso al mar Rojo. El ataque israelí, codificado como operación *"Kadesh"*, se planeó en tres fases. En la primera, se realizó una finta a la izquierda en profundidad para capturar el paso de Mitla y cortar, por tanto, una de las principales líneas de comunicaciones entre Suez y la frontera israelí, mientras que de forma simultánea se realizaban ataques allí donde hubiere unidades egipcias. En la segunda fase se destruirían a las unidades de primera línea egipcias en combate directo. En la fase tercera se debía acabar con la resistencia egipcia en el Sinaí y en la franja de Gaza, capturar el equipo de las formaciones enemigas y neutralizar los canales del estrecho de Tiran.

Precedida por un asalto aerotransportado, la fase uno se realizó con éxito el 29 de octubre de 1956. El 31 de octubre, las fuerzas aéreas anglofrancesas atacaron la Zona del Canal y obligaron a los egipcios a combatir en dos frentes. Con una serie de ataques los israelíes completaron la fase dos a finales del 1 de noviembre al romper la resistencia egipcia en el Sinaí. Comenzó entonces la limpieza de la zona y la última posición egipcia en Sharm el Sheik fue tomada el 5 de noviembre. La campaña del Sinaí fue un éxito clamoroso para los israelíes. El estrecho de Tiran fue reabierto y se interpuso una Fuerza de Emergencia de las Naciones Unidas como cojín neutral entre Egipto e Israel.

Abajo: Servidores de ametralladoras israelíes preparan sus piezas checoslovacas Modelo 37 (ZB 53) para operaciones en el desierto. Alimentado por cintas de 100 ó 200 cartuchos, el Modelo 37 podía disparar con dos cadencias cíclicas diferentes, de 500 o de 700 dpm. Recuadro, derecha: Carros israelíes levantan grandes nubes de polvo mientras avanzan para obtener el control de las posiciones claves del Sinaí. Recuadro, izquierda: Sharm el Sheik es tomada por los israelíes. Prisioneros egipcios esperan su destino tras el éxito de la ofensiva israelí. Finalmente, serían liberados, cuando Estados Unidos garantizó a Israel el tráfico libre por el estrecho de Tiran.

serio retraso. El desembarco estaba previsto para las 22,00 horas, tras el cual los hombres marcharían rápidamente hacia las montañas hasta el amanecer; el coronel Bar-Lev había dado órdenes muy explícitas: "Si no estáis en la playa a la medianoche, ¡regresad!" Cuando se aproximaron a Dahab eran ya las 02.00 horas del día 10. El teniente coronel Levy recuerda: "decidimos seguir adelante con la misión. Una de las razones, y no la menos importante, fue que no teníamos prisa por embarcar de nuevo en la deleznable barcaza..."

Desembarcaron en la playa justo una hora antes del amanecer. Exhaustos por la prolongada travesía marítima, partieron rápidamente hacia las montañas y poco después del amanecer estaban en la boca del cañón identificado en las fotografías aéreas. De acuerdo con el plan, radiaron una palabra en clave: "Apertura". No esperaron respuesta y sólo posteriormente supieron que nadie recibió su llamada. Cuando el Dakota que llevaba el agua identificó sus luces a la noche siguiente, se confirmó que estaban vivos.

A medida que transcurrió el día, el calor se hizo insoportable. Decidieron comenzar a caminar antes de la caída de la noche y, con la llegada de la oscuridad, encendieron las antorchas verde y roja que marcaban la zona de lanzamiento para los contenedores de agua. El teniente coronel Levy comentó después:

> "Estábamos muy contentos de escuchar la llegada del avión. No nos quedaba mucha agua en nuestras cantimploras. Vimos como la primera carga era lanzada desde el avión y contamos: 1... 2... 3...; después de tres segundos debía haberse abierto el paracaídas. ¡No sucedió nada! El mecanismo de tiempo no funcionó y la preciada agua cayó del cielo como una bomba."

Un segundo intento de lanzamiento de agua terminó como el primero. Entonces, el coronel Bar-Lev ordenó que la tercera fuera lanzada sin el mecanismo de tiempo, pero el viento llevó el paracaídas a gran distancia. Sólo el cuarto y último lanzamiento de agua logró llegar hasta los hombres. Ante el terrible y sofocante calor del día siguiente, intentaron enterrar los contenedores de agua para mantenerlos fríos, pero el ardiente suelo hizo la tarea imposible. Conocedores de la importancia de su misión, los seis hombres decidieron llevarla a cabo y lograron realizar una ruta precisa a lo largo del cañón. Finalmente confirmaron que el suelo soportaría el paso de los vehículos acorazados.

Al tercer día de patrulla, se recibieron informes en Elat de que los hombres habían sido detectados por beduinos y de que una compañía de infantería sudanesa se hallaba sobre su pista. Inmediatamente se enviaron los seis Piper para evacuar a los exploradores antes de que la compañía sudanesa los atrapara, incluso a pesar de que se podría haber causado un grave incidente diplomático. Los aviones, al mando de Hanoch Keret, despegaron. Uno de ellos perdió su rumbo inmediatamente después de despegar, aunque más tarde todos llegarían al punto de encuentro. Keret confirmó: "el final de la pista marcada por los exploradores estaba bloqueado por un acantilado rocoso. Sin embargo, cualquiera que fueran las consecuencias, decidí aterrizar y conmigo los aviones restantes." Los Piper recogieron a los hombres y regresaron rápidamente a Elat.

Los seis miembros de la patrulla recibieron citaciones del general Moshe Dayan; sin embargo, su auténtica recompensa vendría 16 meses después, cuando la 9.ª Brigada de Infantería atravesó la ruta que ellos habían reconocido para conquistar Sharm el Sheik.

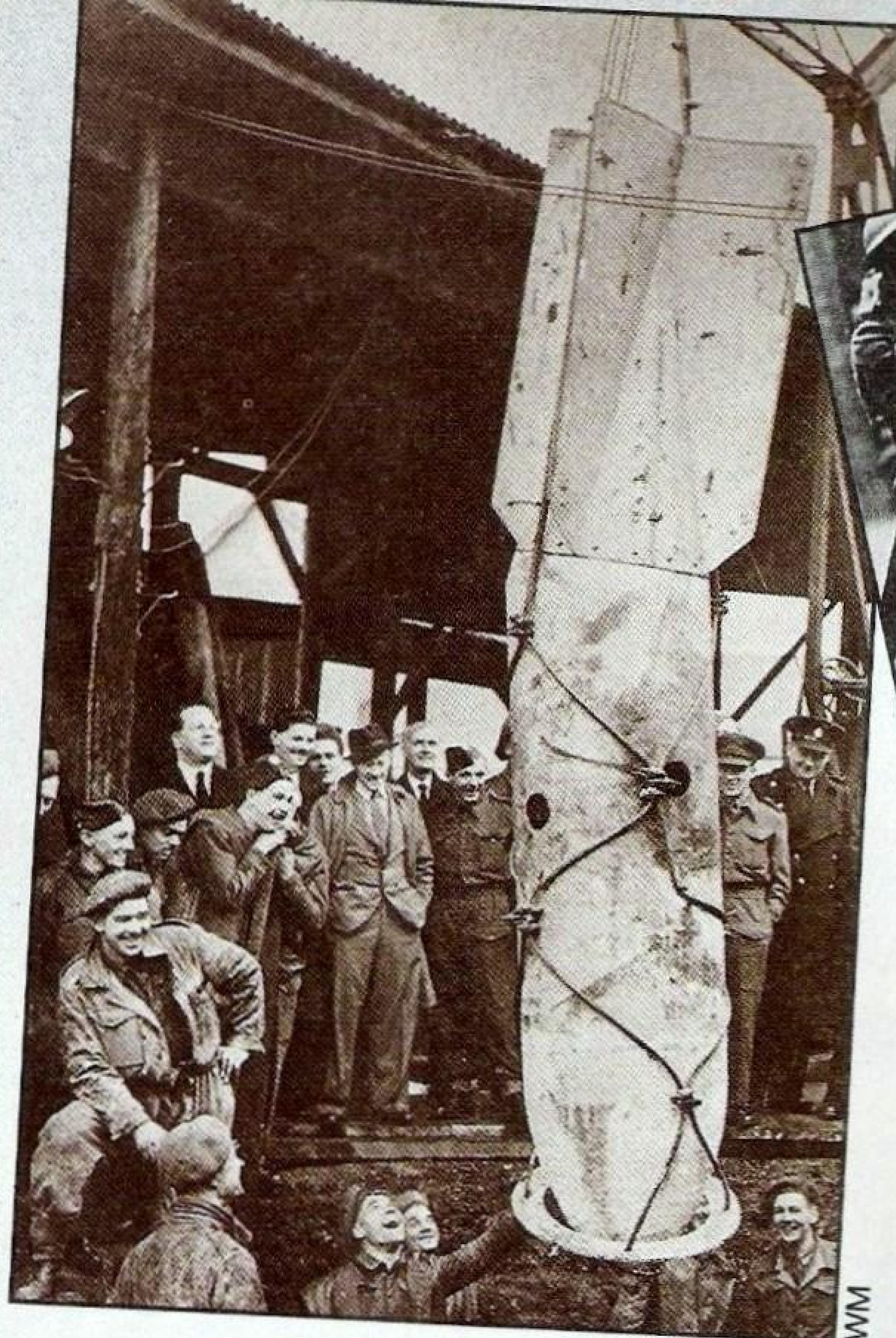


Archivo IDF


RHL
¡PELIGRO,
BOMBA!

LOS INGENIEROS REALES

El Cuerpo de Ingenieros Reales es una de las unidades más antiguas del Ejército británico, pues sus orígenes se remontan a la creación de la Junta de Armamento por Enrique VIII en 1518. En 1717 fue reconstituida como el Cuerpo de Ingenieros y, en 1772, la construcción de las fortificaciones de Gibraltar resultaron en la formación de la Compañía de Soldados Artificieros, los primeros ingenieros permanentes en el Ejército. El Cuerpo de Ingenieros Reales recibió el título de realeza en 1787 y, aunque su estructura cambió considerablemente durante el siguiente siglo, en 1856 los Zapadores y Minadores Reales se reagruparon en un solo Cuerpo de Ingenieros Reales. A partir de esta fecha y hasta el final de la Segunda Guerra Mundial, los Ingenieros Reales llevaron a cabo sus variados trabajos en todos los escenarios de operaciones. La construcción de puentes, puertos temporales, carreteras, pistas de aterrizaje, edificios, campos de minas y todas las labores necesarias, fueron responsabilidad del Cuerpo, además de la desactivación de bombas y minas en territorio nacional y el extranjero. En 1948 se agruparon unidades de los Ingenieros Reales bajo el mando de un oficial superior y un cuartel general centralizado, conservándose originalmente 23 regimentos. El actual Cuerpo de Ingenieros Reales tiene cuatro tipos de regimientos: el de Ingenieros Acorazados, el de Ingenieros de División Acorazada y el Regimento de Ingenieros Anfibios, asignado al Ejército británico del Rin. El cuarto, conocido como Regimientos de Ingenieros de Campaña, está basado en Gran Bretaña. Además, hay unidades responsables de trabajos especializados, como la desactivación de armamento explosivo. Actualmente, esta función la realiza el 33.º Regimiento de Ingenieros (EOD), basado en el campamento de Lodge Hill, cerca de Rochester.



IWM



IWM

Con el *Blitz* londinense llegó un nuevo y letal desafío para los hombres de los Ingenieros Reales: las bombas sin explosionar.

MOORE/TRH



Página 1901: La sombra de la *Luftwaffe* se cierne sobre Londres durante el *Blitz*. Sin embargo, no todas las bombas explosionaron y los Ingenieros Reales se encargaron del peligroso y angustioso trabajo de desactivarlas. Extremo izquierdo e izquierda, centro: Misión cumplida; con sus espoletas desactivadas, las bombas sin explosionar son sacadas de los cráteres producidos por su impacto. Izquierda, abajo: Londres 1940. Una "Hermann" de 1 000 kg es sacada de la tierra tras ser desactivada. Izquierda: El espíritu del *Blitz*. Con una indiferencia total, un niño londinense juega con su carreta ajeno al aviso de la policía.

IWM

Al amanecer del 29 de agosto de 1940, una formación de bombarderos alemanes se acercó a su objetivo: la refinería petrolífera de Llandarcy, en Swansea, el mayor establecimiento de este tipo de Gran Bretaña. Se abrieron las compuertas de las bodegas y se lanzó la carga de bombas, cuyas espoletas se armaron automáticamente. En ese momento las bombas comenzaron su inexorable descenso. Cuando alcanzaron el suelo, el aire se llenó con el sonido de las impresionantes explosiones y segundos más tarde podían verse las llamas que envolvían a la refinería cómo se alzaban hasta el cielo desde una distancia de 24 kilómetros.

A las 09,00 horas del día 29, el teniente B.S.T. Archer de los Ingenieros Reales, junto con un sargento y 14 zapadores, recibió órdenes de desactivar cuatro bombas sin explosionar que obstaculizaban los esfuerzos para controlar el fuego en Llandarcy. Cuando llegó al lugar, Archer decidió abordar una bomba que había penetrado en el suelo junto a un tanque de combustible que, al contrario que los restantes, no se había incendiado:

"Era un sitio muy malo para trabajar. Había un tanque ardiendo a menos de 50 m y otro a unos 80 m en otra dirección... cuando las llamas de la parte superior bajaban, calentaban las paredes de acero, de modo que los tanques resplandecían como cirios romanos... los zapadores cavaban por tandas, tan enérgicamente como podían para llegar a la bomba antes de que hiciera explosión."

Finalmente se descubrió la bomba, de 250 kg. Utilizando exclusivamente un martillo y un cincel, Archer retiró la base de la misma y literalmente arrancó la espoleta del interior de la envoltura. La operación había durado cuatro horas y media de angustia: los hombres de los Ingenieros Reales sabían que sus oportunidades de sobrevivir, en caso de que hubiera estallado, eran mínimas.

El teniente Archer recibió la Cruz George por su valerosa acción. Eran los primeros días de la desactivación de bombas, cuando tal clase de heroísmo y sangre fría atraían la atención del público británico; ello, a su vez, dio a las Secciones de Desactivación de Bombas (BDS) un sentido de moral y lealtad que con los años se convertiría en un esfuerzo instintivo de frustrar las acciones de los bombarderos alemanes.

La lluvia de bombas que cayó despiadadamente sobre Londres y el sur de Inglaterra a partir de 1940 reveló a las autoridades la inadecuación de los equipos de desactivación de bombas británicos, especialmente cuando se pensaba que los alemanes empleaban un nuevo tipo de armas dotadas con espoletas de tiempos. Mientras que la mayoría de las bombas incendiarias no explosionadas podían desactivarse con facilidad si se las trataba con cuidado, estas nuevas armas podían permanecer "dormidas" hasta cerca de 80 horas antes de detonar.

En febrero de 1940, el Ministerio de la Guerra asumió la responsabilidad de la desactivación de las bombas y, dada su reputación de conocedores de las complejidades de la guerra, fue lógico que los Ingenieros Reales formaran el núcleo de las 25 Secciones de Desactivación recién creadas. Cada sección comprendía un teniente, un sargento y 14 hombres de otros rangos, a quienes se garantizó que después de seis meses de servicio serían transferidos a otras tareas. En julio se aumentó la organización de las BDS hasta incorporar 120 secciones encuadradas en 12 compañías. Su "enemigo" era una selección de bombas que iba desde las de 50 kg rompedoras a la aterradora "Satan" de 1 800 kg, pero fue tal la lealtad engendrada mientras trabajaban a un paso de la muerte segura que las peticiones de traslado fueron pocas y muy distanciadas. La experiencia de un oficial recién graduado en los Ingenieros Reales es muy característica. Asignado a una unidad de desactivación, se le envió a la Escuela de Ingeniería Militar de Rippon para que se familiarizase con las técnicas de la especialidad:

"Pensé que me había metido en un negocio en el que tu primer error también era el último, así que me puse a trabajar duramente... Ahora sé cuántos centímetros cúbicos de fluido pueden forzarse en una u otra espoleta y por qué nunca debe penetrarse a la ligera en el pozo creado por una bomba. Aprendí todas las precauciones, las distancias de seguridad y cómo observar si una bomba había estallado... y fui consciente de mi capacidad de reaccionar ante cualquier problema que se me presentase."

"Me di cuenta de que me había metido en una empresa en la que el primer error podía ser el último"

Seis semanas más tarde, este mismo oficial había desarmado 15 bombas y, si bien aún persistía su optimismo, un comentario posterior revelaba la tensión a los que estaban sometidos tales especialistas:

"Si alguien me dijese que se ha enfrentado a su primera bomba sin sentir miedo, le diría que era un imprudente por hacerlo bajo la influencia de un estimulante, o bien que era un mentiroso."

A mediados de 1940, los bombardeos eran sólo esporádicos, pero en agosto los temores del Ministerio de la Guerra se vieron confirmados cuando la tormenta cayó sobre Londres. Había comenzado el *Blitz*.

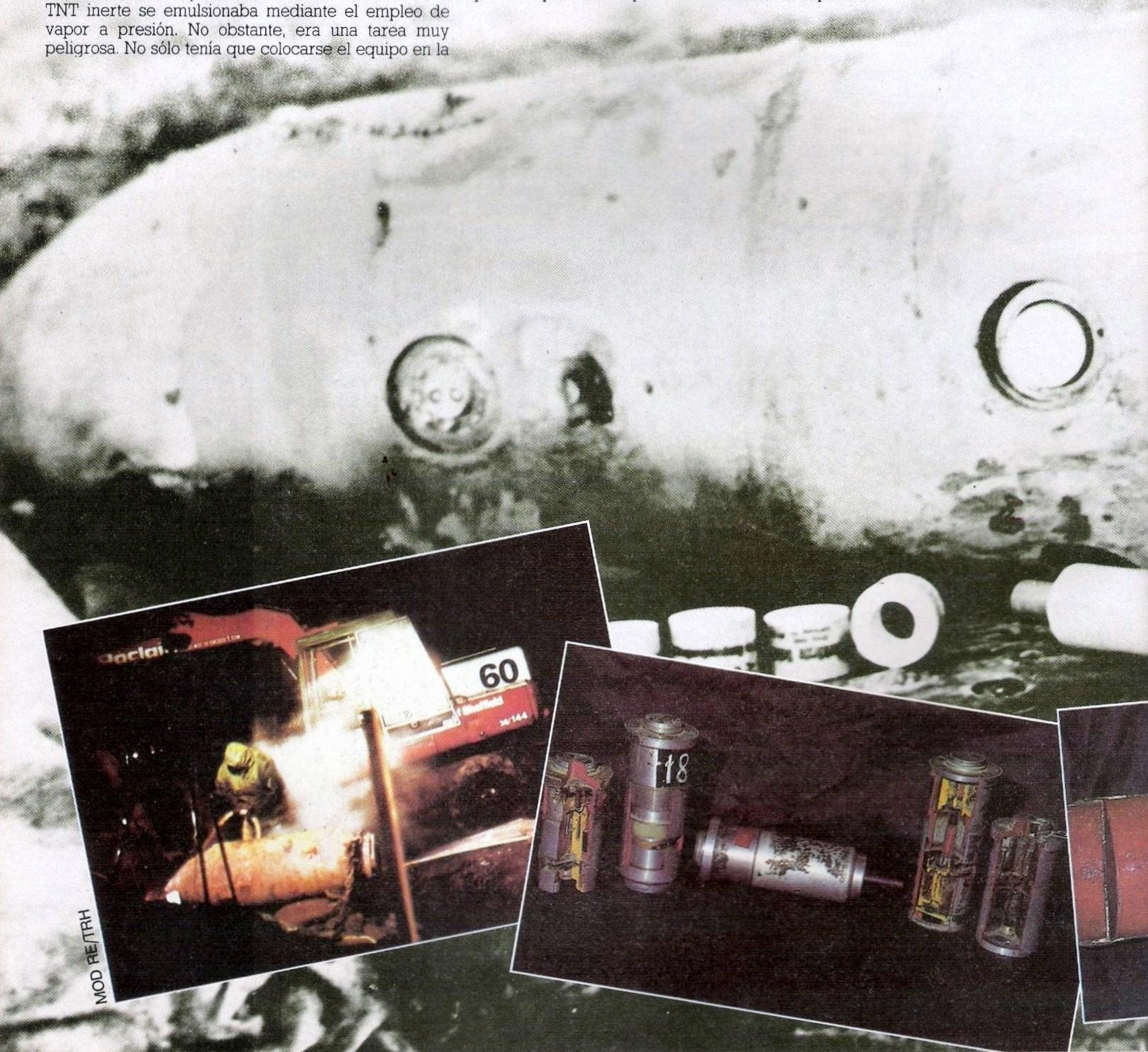
En los primeros días, las BDS operaron virtualmente en la oscuridad descubriendo las bombas, quitando los anillos de cierre de las espoletas mediante los métodos más primitivos y sacando finalmente la espoleta. La bomba convencional estaba compuesta por cuatro elementos principales: la envuelta, la espoleta, el iniciador y el multiplicador, y el relleno principal de alto explosivo. La espoleta y el iniciador estaban encerradas en un paquete cilíndrico que se extendía a lo largo de toda la envuelta de la bomba. Activada eléctricamente, la espoleta "encendía" la carga iniciadora y la explosión resultante detonaba la principal. Al principio, los alemanes empleaban la espoleta de impacto Tipo 15, relativamente simple y que si no funcionaba bien podía desactivarse normalmente con un equipo rudimentario y nervios de acero.

Sin embargo, la espoleta Tipo 17 presentaba a las BDS un problema nuevo y aterrador. Diseñada para detonar tras el impacto, esta nueva espoleta incorporaba un mecanismo de relojería que permitía un período de retardo de hasta 80 horas antes de que explosionara, aunque este lapso podía ser aún mayor si el mecanismo de tiempo se atascaba, como ocurría a menudo. Forzados por tanto a esperar las 80 horas de rigor antes de encargarse de cualquier bomba, ante la premisa de que pudiera contener una espoleta Tipo 17, el trabajo de los Ingenieros Reales fue en aumento paulatinamante y en setiembre de 1940 había más de 3 700 bombas sin explosionar que requerían su atención. Asimismo, también aumentaron las bajas, sobre todo después de que los alemanes comenzaran a instalar un mecanismo antidesactivación ZUS 40. Éste evitaba la extracción de la espoleta y, en áreas donde no podía tolerarse una detonación controlada de la bomba, las secciones de desactivación tuvieron que encargarse de sacar el explosivo mientras la espoleta aún estaba intacta. Este proceso se llevaba a cabo mediante control remoto bajo la dirección del oficial en jefe. Tras barrenar la envuelta, el TNT inerte se emulsionaba mediante el empleo de vapor a presión. No obstante, era una tarea muy peligrosa. No sólo tenía que colocarse el equipo en la bomba sino que tenía que controlarse, y la adición de la espoleta Tipo 50 que los alemanes utilizaban para complementar el ZUS 40 suponía que la más ligera vibración podía ocasionar la aniquilación instantánea de quien estuviese cerca.

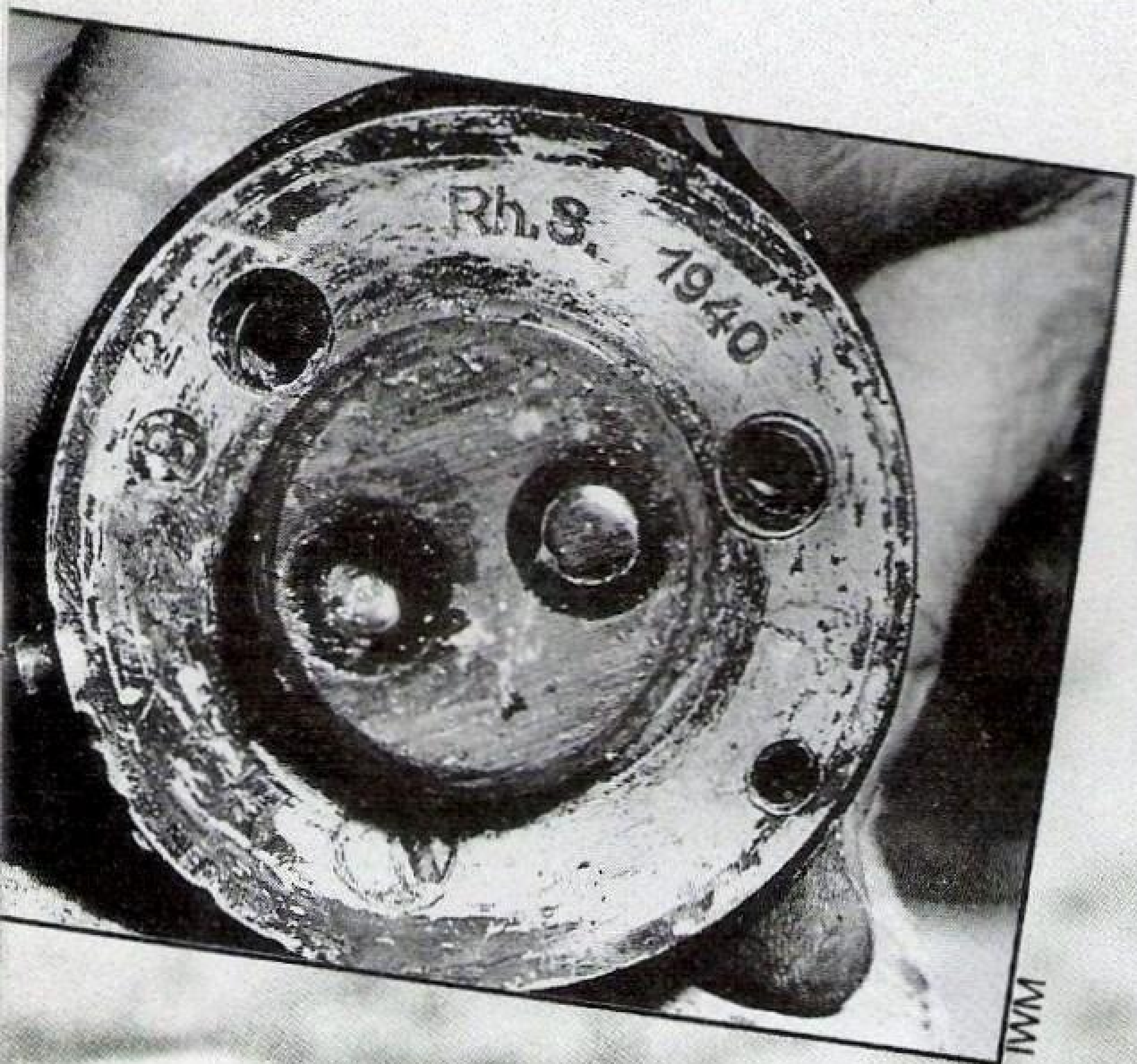
A veces, los Ingenieros Reales parecían casi caballeros medievales al aproximarse a su objetivo, en un intento de recuperar bombas que podrían haber sido explosionadas en el mismo lugar. Si no hubiera sido por la determinación de conseguir especímenes intactos, los científicos del Comité de Desactivación de Bombas (formado para estudiar los nuevos desarrollos de espoletas enemigas) habrían sido incapaces de instruir al resto de los oficiales en las técnicas más seguras para identificar y anular cada nuevo mecanismo que los artificieros alemanes instalaran.

A comienzos de 1941, se había dado cuenta de más de 8 000 bombas. Por otro lado, había que lamentar la muerte de 123 hombres, aunque su sacrificio no fue en vano, pues los Ingenieros Reales desempeñaron un papel crucial al fomentar el desarrollo de una eficiente cadena de desactivación que se había expandido por todo el país. Inicialmente, los zapadores

La mecánica de las bombas alemanas. Derecha: Una espoleta Tipo 17. Ésta se caracterizaba por un mecanismo de tiempos destinado a detonar el contenido explosivo después de que la bomba diese contra el suelo. Abajo: La sección de una bomba muestra la colocación de la espoleta. Inferior, centro: Diversas espoletas utilizadas por los técnicos alemanes. Inferior, izquierda: Un legado de la Segunda Guerra Mundial en Sheffield. La técnica de vaporizar el explosivo se utiliza aún hoy en día.



MOD RE/TRH



IWM





MOD RE/RH

recibieron su entrenamiento en la base de RAF Melksham, en Surrey. En setiembre de 1941 se estableció la primera escuela de especialistas de los Ingenieros Reales, en Donnington.

Aunque el oficial encargado de una BDS corría un grave riesgo cuando intentaba desactivar una bomba, también existían otros peligros que costaron una gran cantidad de bajas entre los zapadores cuando cavaban en las profundidades del terreno en busca de su presa. Las bombas enterradas a 15 m de profundidad no eran infrecuentes y en un lugar, en Hendon, al norte de Londres, una de ellas penetró hasta 18 m de profundidad. Además del obvio peligro que suponía excavar un pozo, los zapadores tenían que estar alerta ante la amenaza del envenenamiento por monóxido de carbono. Se sabe que a menudo las bombas estallaban bajo el suelo, tras hacer impacto, y creaban una bolsa de este mortífero gas. Esta trampa letal, sin posibilidad alguna de ser detectada, podía acabar en cuestión de segundos con los desgraciados zapadores que cayeran en ella. Otra fuente de gas venenoso eran los humos de amoníaco que se desprendían de la pólvora mezclada con aluminio que rellenaba las bombas "Herman" de 1 000 kg. El gran tamaño de estos ingenios significaba que, invariablemente, penetraban hasta una profundidad de 6 m. En el confinado espacio del pozo abierto para una bomba, los humos podían matar casi inmediatamente.

"Un miembro del BDS debía ser fuerte, soltero y un buen corredor"

Durante 1941 se produjeron dos mecanismos para contrarrestar la amenaza de las bombas sin explosionar, lo que dio a los Ingenieros Reales una alternativa viable a los métodos más primitivos que hasta entonces se habían empleado. El Descargador de Espoleta de Vapor eliminaba la carga dentro de los condensadores de la espoleta al calentarlos, mientras que el Descargador Líquido Brass efectuaba la misma función, excepto que este mecanismo utilizaba aire a presión para forzar que una solución de sal, benzol y alcohol metílico pasara a los condensadores y provocase en ellos un cortocircuito. Estos dos mecanismos representaron los primeros signos de la victoria de las BDS sobre los artificieros alemanes, aunque aún quedaba un importante problema. Algunas espoletas Tipo 50 eran extremadamente sensibles, e incluso la más ligera vibración podía activar el mecanismo. No había método seguro de subsanar este problema y los hombres de las BDS tenían que confiar en su atención y en el temple de sus nervios. Cuando se preguntaba a uno de ellos sobre las principales cualidades que debía de tener un desactivador, ironizó: "El miembro de una BDS debe ser fuerte, soltero y un gran corredor."

Mientras continuaba el pulso entre los artificieros alemanes y los desactivadores, los Ingenieros Reales encontraron espoletas de tiempos con un retardo aún mayor. También pareció obvio que muchas bombas fallaban al hacer impacto y que su mecanismo de relojería se paralizaba hasta que volvía a funcionar con las vibraciones de las herramientas de los zapadores al cavar en la tierra circundante. Muy pronto una frase hizo un tópico para muchos BDS: "¡Nunca te fíes de un reloj!"

Además de las bombas de caída libre, los alemanes utilizaron paracaídas para lanzar una gran cantidad de minas en los puertos y estuarios de las costas de Gran Bretaña. Su sistema de espoleta magnética estaba diseñada para detonar el mecanismo cuando éste hiciese impacto sobre una superficie sólida y, aunque muchas no funcionaron bien, se mostraron muy complejas de desactivar. La responsabilidad de

CAZAR "MARIPOSAS"

Otro peligro adicional al que se enfrentaron las Secciones de Desactivación fue la bomba, de color amarillo, "mariposa", utilizada con frecuencia creciente por los alemanes desde 1942. Cada bomba pesaba unos 2 kg y se lanzaba desde el avión enemigo en un contenedor de 24 unidades. Una espoleta destruía después en el aire el contenedor, que soltaba las bombas mariposa que, en mitad del vuelo, se cebaban. Una vez cebada, ya no se podía quitar la espoleta a la mariposa y había que detonar la bomba en el sitio. Sin embargo, ya que cada una podía contener una espoleta de impacto, de tiempos o antimanipulación, los problemas para desactivarla fueron inmensos y muchos zapadores murieron al explosionar, no la bomba en la que trabajaban, sino otra cercana. Las bombas mariposa se utilizaron en incursiones de saturación cuyo objetivo específico era la población civil y en las que el número de víctimas fue horrendo. El trabajo necesario para despejar las zonas afectadas por estas pequeñas pero mortales bombas fue enorme. Por ejemplo, cuando cayó sobre Grimsby, en el norte de Inglaterra, una lluvia de mariposas el 13 de junio de 1943, la Compañía de Desactivación de Bombas n.º 3, mandada por el comandante W.G. Parker, pasó unas tres semanas eliminando los artilugios. Incrustadas en áticos, árboles o postes telegráficos, o repartidas por las calles de Grimsby, todas las bombas fueron cazadas por los zapadores. Un oficial, el teniente R. Sharp, desactivó unas 40 mariposas en un solo día, a pesar de haber sido curado de una conmoción sólo cuatro días antes.

desarmar estas minas lanzadas en paracaídas fue celosamente guardada por la *Royal Navy*, aunque tras una serie de accidentes cuando las BDS estaban presentes, llevó al Almirantazgo a instruir a los Ingenieros Reales en las delicadas técnicas de neutralizar estas minas. Este entrenamiento comenzó en 1941 y coincidió con la creencia del gobierno de que los planes de invasión alemanes se reanudarían muy pronto. Desactivar las minas lanzadas en paracaídas, las bombas de gas y las rompedoras de 2 500 y 3 000 kg eran ahora de la exclusiva responsabilidad de las BDS y, puesto que los planes enemigos se convertían en una realidad, una preocupante orden a la organización de desactivación de bombas mostraba el peligro que ello representaría para las secciones:

"Todos los artefactos sin explosionar serán desactivados tan pronto como sea posible, sin tenerse en cuenta los períodos de seguridad que en otros casos sería deseable observar."

Afortunadamente, el cumplimiento de esta severa orden nunca se hizo necesario.

La más ligera sacudida sobre la envuelta de la bomba haría caer los iniciadores de mercurio y enviarlo al otro mundo

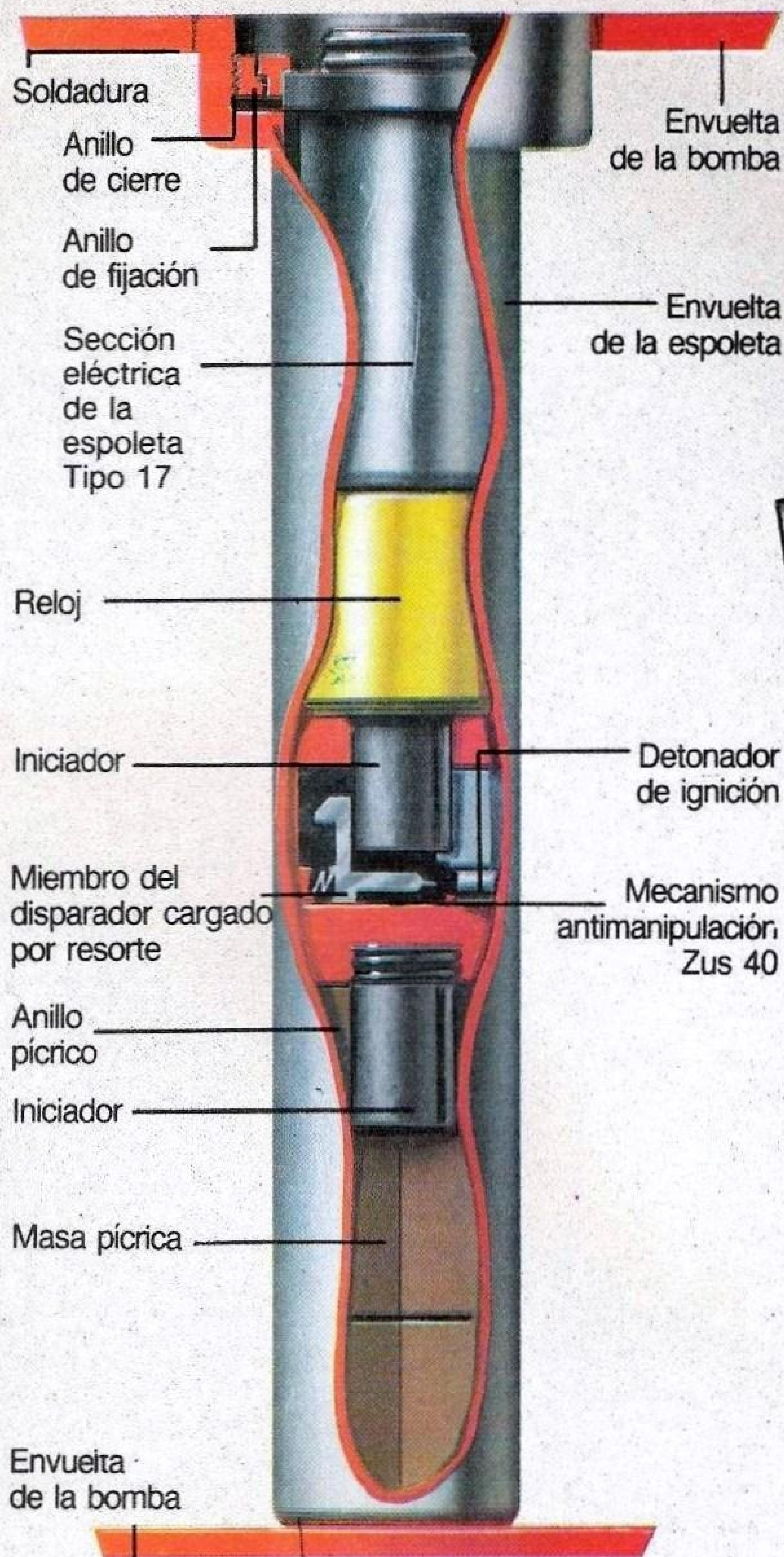
En 1943, los artificieros alemanes presentaron a los expertos en desactivación otro nuevo problema, la espoleta "Y". Ésta era en la práctica una Tipo 50 mejorada, equipada con unos iniciadores de mercurio, que estaba destinada a detonarse cuando las BDS estuvieran intentando desarmarlas. Aunque la utilización de equipos radiográficos permitió a los especialistas identificar esta espoleta cuando apareció por primera vez, no había otra forma de desarmarla que mediante pruebas y errores.

En enero de 1943 una bomba de 500 kg, armada con una espoleta "Y", cayó en un almacén de Battersea, repleto de utillajes vitales. La detonación en el mismo lugar quedó descartada. La bomba tenía que ser desactivada. El oficial responsable de ello fue el comandante C.A.J. Martin y su primera tarea fue dar vapor al relleno de alto explosivo; el más mínimo balanceo de la envuelta de la bomba durante este delicado proceso podría hacer caer los iniciadores de mercurio y mandarlo al otro mundo. Martin trabajó durante 24 horas antes de que sus esfuerzos se vieran recompensados. La recuperación de una espoleta "Y" intacta permitió a los expertos inventar una práctica alternativa al método del vapor contra el relleno de alto explosivo: mediante la utilización de oxígeno líquido que congelaba la cabeza de la espoleta, quedando inertes las baterías internas y neutralizada la bomba.

Unos cuantos días después, el comandante Martin tuvo la oportunidad de poner en práctica el método de la congelación sobre una bomba en la antigua carretera de Kent, en Londres. Ante su horror, la espoleta estaba atascada dentro de la bomba. Martin pensó un plan osado para introducir gota a gota el oxígeno líquido sobre la espoleta y retirarla pieza por pieza. Era un método muy peligroso, pues si el oxígeno se ponía en contacto con cualquier relleno expuesto, ocurriría casi de inmediato una combustión del mismo y un resbalón de la mano de Martin podía llevar a que la punta del percutor golpeara el iniciador. No obstante, la operación fue un completo éxito.

Una vez más, los desactivadores habían demostrado su capacidad de mantenerse a la altura de los adelantos técnicos de los artificieros alemanes. Por su valentía y devoción al trabajo, el comandante Martin fue condecorado con la Cruz George.

Espoleta Tipo 17



Abajo: Unos zapadores desentierran una bomba alemana antes de que comience el peligroso proceso de quitar su espoleta. Inferior, izquierda: Aunque las bombas caídas en zonas muy edificadas tenían que ser desactivadas, otras como ésta, en la plaza de armas de la base de RAF Hemswell, podían ser destruidas por una explosión controlada.



Arriba, centro: Otra victoria de los Ingenieros Reales. Una bomba de 1 000 kg es cargada en un camión. Derecha: En las claustrofóbicas profundidades del cráter de una bomba, una Sección de Desactivación se dispone a trabajar en una sin explosionar en el lecho del lago del parque de St James, en Londres. Arriba, extremo derecho: a pesar de la victoria sobre Alemania en 1945, el trabajo de desactivación de bombas de los Ingenieros Reales estaba aún lejos de terminar. Todavía queda una gran cantidad de bombas sin explosionar y cada año sale a la luz una nueva cosecha de estas letales reliquias de la Segunda Guerra Mundial. Esta fotografía fue tomada en febrero de 1976 y muestra al comandante A.S. Hogben y al suboficial Henton enfrascados en una bomba de 1 000 kg.



A partir de mayo de 1944, aunque las incursiones de bombardeo alemanas cesaron casi virtualmente, las BDS de Londres y su área metropolitana se enfrentaron ante una nueva y monstruosa arma, la bomba volante V1. En los primeros meses del verano, se lanzaron a menudo hasta mil V1 a la semana sobre Gran Bretaña, y aquellas que no estallaron tras su impacto presentaron a los desactivadores tres espoletas que desarmar antes de que el arma pudiese ser transportada con seguridad al "cementerio de bombas" para su detonación controlada. Aunque la V1 no incorporaba mecanismos antidesactivación, la combinación de dos espoletas de impacto (una de ellas cargada por un muelle) y una de tiempos exigían el máximo cuidado, ya que incluso separados de la envuelta de la bomba los multiplicadores contenían el suficiente explosivo como para matar a cualquiera en un radio de unos 10 m.

Aunque la guerra en Europa terminó en mayo de 1945, la tarea de los Ingenieros Reales estuvo muy lejos de concluir con ella. Todavía existía una enorme cantidad de bombas sin explosionar. Había desaparecido la urgencia de la guerra, pero permanecía el peligro, y en los dos años siguientes, hasta mayo de 1947, más de 100 mandos y soldados perdieron la vida. En 1949 se concedió la Medalla de Servicio General a todos los grados de los Ingenieros Reales encargados de la desactivación de bombas y minas.





IWM

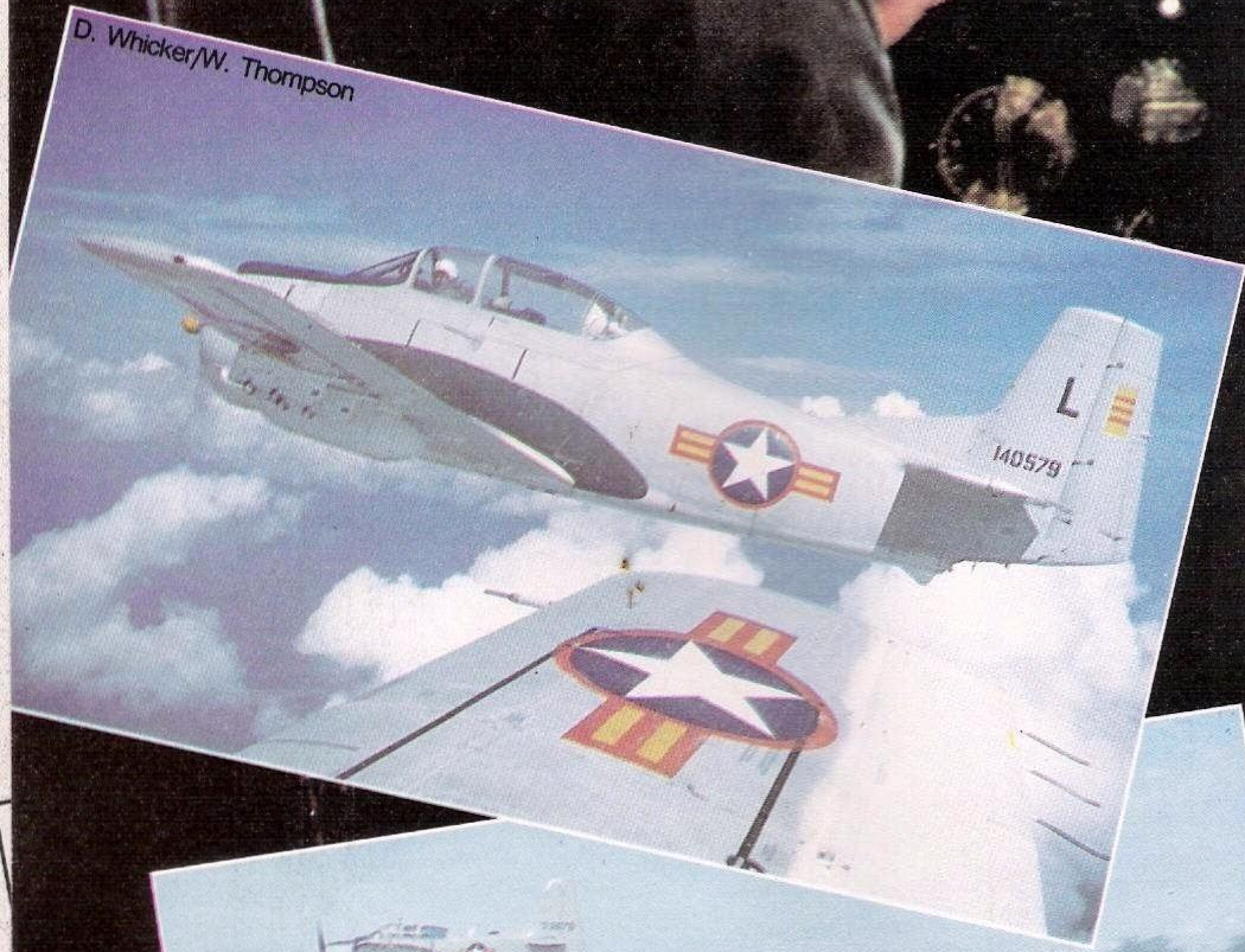


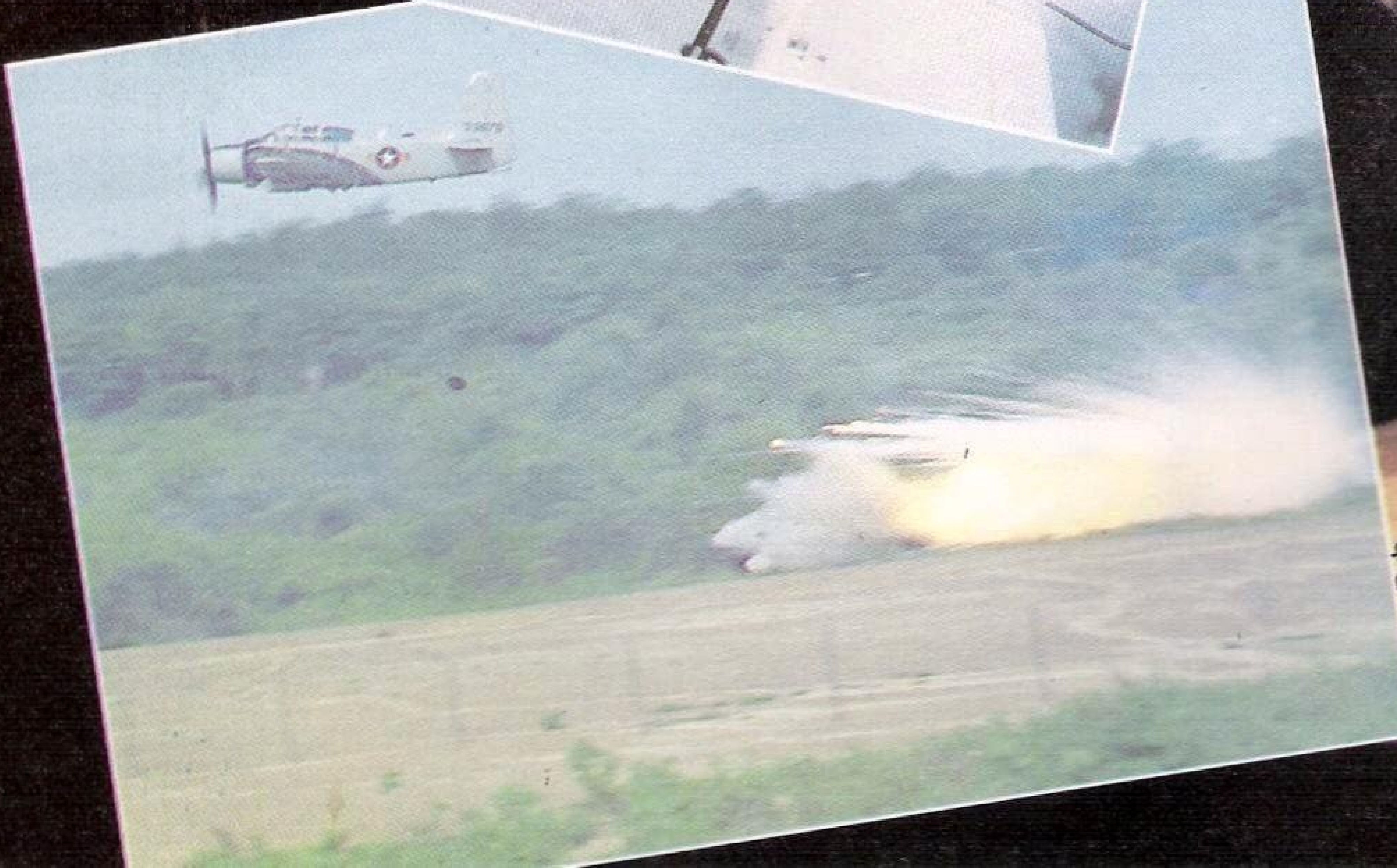
MOD RE/TPH

IWM

J. Salyards/W. Thompson

D. Whicker/W. Thompson





Aerospace Pub

En apoyo de las unidades de las Fuerzas Especiales norteamericanas en Vietnam, los Comandos Aéreos desempeñaron un papel vital en las primeras etapas de la guerra contra el Viet Cong.

Muy pocos profesionales y expertos en aviación del mundo occidental podrían poner en duda la dedicación, experiencia y los logros de los Comandos Aéreos norteamericanos durante los primeros días de la guerra de Vietnam. A los mandos de anticuados aviones de la Segunda Guerra Mundial, los pilotos de esta pequeña y relativamente desconocida unidad pusieron los cimientos de la sofisticada Ala de Operaciones Especiales de la USAF de hoy día y dotaron a sus modernos sucesores con una envidiable herencia militar. De apariencia casualmente engañosa, eran un cuerpo de hombres estrechamente unidos, dependientes y fuertemente organizados. Para la Fuerza Aérea de EE UU constituyeron un importante nexo de unión entre los aviadores norteamericanos en el Sudeste asiático de la Segunda Guerra Mundial y los excelentes aviadores de la Fuerza de Operaciones Especiales norteamericana de los años ochenta.

La imagen pública de los Comandos Aéreos originales se formó no por sus actuaciones, sino por una popular tira cómica de Milton Caniff llamada "Terry y los Piratas", que supuestamente se basaban en sus éxitos. En la historieta, Terry era un miembro de una banda de aviadores temerarios que realizaban peligrosas y románticas hazañas contra los japoneses, y su flamante líder, el coronel Flip Corkin, quería representar al coronel Phil Cochran, comandante en jefe de los Comandos Aéreos. Sin embargo, había muy poco en común entre la tira cómica norteamericana que aparecía en los periódicos y la realidad. Cochran se interesaba más por la competencia que por el romanticismo, y sus pilotos se seleccionaban de entre los más experimentados y dedicados de la USAAF, los instructores de vuelo.

El renacimiento de la unidad en 1961 se llevó a cabo bajo el anodino título de 4.400.° Escuadrón de Entrenamiento de Tripulaciones de Combate (CCTS), apodado *"Jungle Jim"*, y en 1962 la unidad se redenominó Primer Grupo de Comandos Aéreos. Los aviones que poseían les hacían ser virtualmente la reencarnación de los Comandos Aéreos iniciales, pues utilizaban C-47 y aviones ligeros, esta vez L-19 en lugar de L-1. Los bombarderos B-26 con armamento de proa habían reemplazado a los B-25, y los cazas P-51 Mustang de la unidad original habían sido sustituidos por la versión armada del T-28 Trojan, un avión de entrenamiento que había sido utilizado por primera vez en combate por los franceses en Argelia.

Al igual que los aviones alineados en Hurlburt Field, Florida, se asemejaban a aquellos pertenecientes a Cochran durante la Segunda Guerra Mundial, el personal del escuadrón también parecía sacado de la misma época. En la primavera de 1961, el coronel Ben King comenzó a preparar al 4.400.° para su despliegue en el Sudeste asiático y seleccionó a sus voluntarios en la misma forma que Cochran lo había hecho años antes, escogiendo exclusivamente a los pilotos

COMANDOS AÉREOS

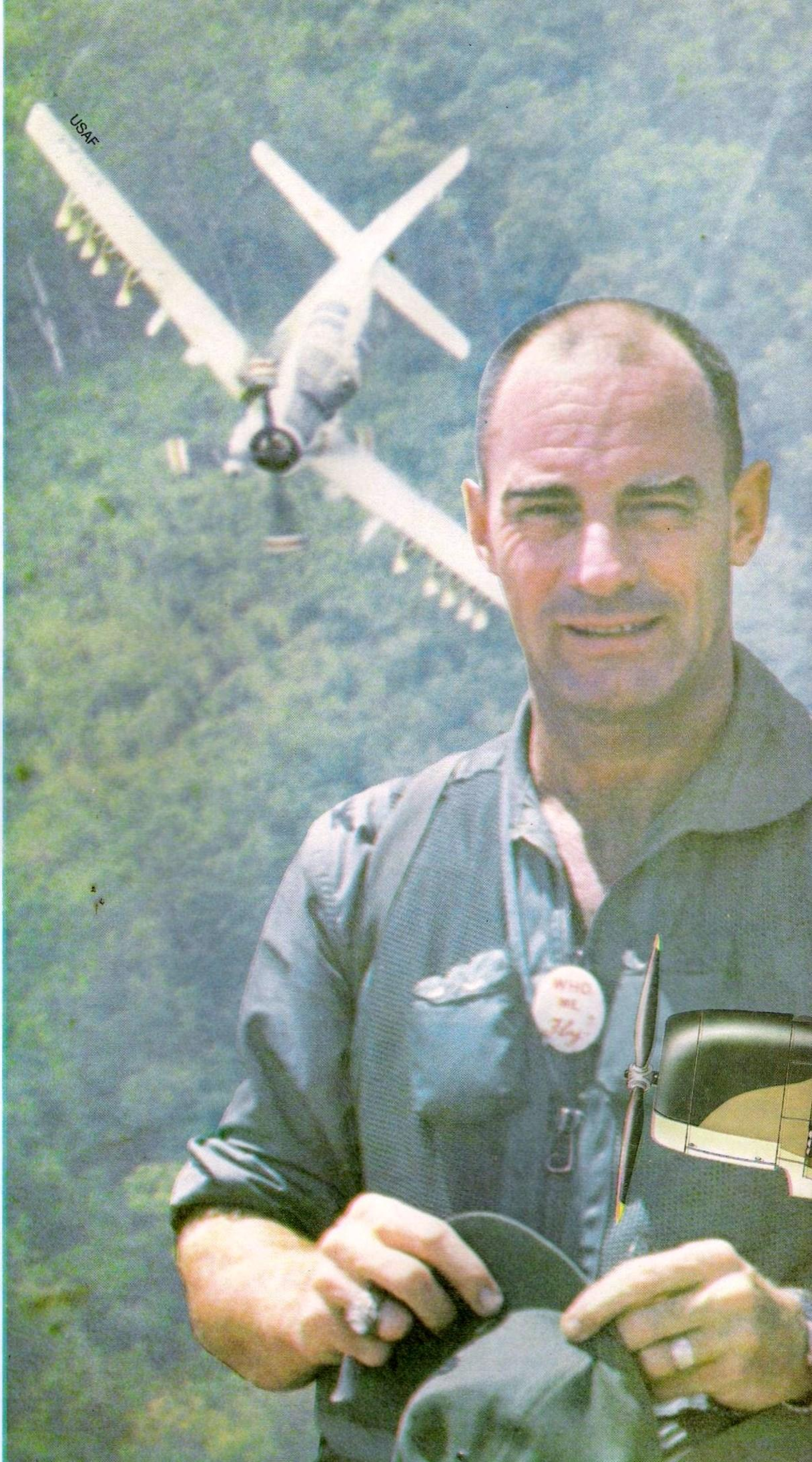


LOS COMANDOS AÉREOS

Los primeros Comandos Aéreos se crearon en 1943 para apoyar la ofensiva de Birmania del general de división Orde C. Wingate, en la que sus Chindit serían insertados muy por detrás de las líneas japonesas en algunas de las áreas más inaccesibles de la jungla birmana. Los Comandos proporcionarían el transporte, el reconocimiento, el abastecimento y el fuego pesado a Wingate. Todo esto se llevaría a cabo con unos 270 aviones. El jefe de la unidad, el coronel Phil Cochran, compartía con Wingate la opinión de que el elemento aéreo en Birmania podía resultar mucho más que una simple arma de apoyo. Su teoría era que una vez que se hubiese transportado por aire a los Chindit hasta un lugar que atrajese a las fuerzas enemigas, el arma aérea no sólo suministraría los recursos para abastecer al elemento terrestre, sino que también utilizaría su potencia de fuego para destruir al enemigo. Cochran estaba decidido a llevar esta idea a la práctica. Se apoyó en la innovación e instaló ametralladoras de 12,7 mm en la proa de sus bombarderos Mitchell, utilizó por primera vez helicópteros en combate y desarrolló nuevas técnicas de recogida con planeadores. Los Comandos Aéreos sirvieron bien a los Chindit de Wingate y establecieron unas tradiciones que serían renovadas por sus sucesores unos 18 años después, en 1961. Arriba: La insignia del Primer Grupo de Comando Aéreo.

DOUGLAS A-1 SKYRAIDER

Tras perder el concurso de la Armada norteamericana para encontrar un sucesor a su excelente bombardero en picado Douglas SBD Dauntless, el equipo de diseño de la división de El Segundo de la firma Douglas, dirigido por Ed Heinemann, comenzó a trabajar en un diseño radicalmente nuevo. Tras el extraordinario esfuerzo de toda la división, el prototipo voló el 18 de marzo de 1945, sólo nueve meses después de la decisión de partir nuevamente de cero. Capaz de alcanzar los impresionantes 600 km/h a una altitud media y un régimen ascensional de 1 120 m por minuto, el Skyraider se iba a convertir en una máquina muy popular. Una razón fue las investigaciones amplísimas de Heinemann sobre las necesidades de los pilotos embarcados, cuyas preferencias incorporó al diseño. El avión estaba robustamente construido con una cabina grande y cómoda, y con bastante espacio interior, lo que se debía en gran parte a la colocación externa del armamento, en 15 soportes. Una despiadada simplificación del diseño redujo también de forma significativa los tiempos de mantenimiento, repostaje de combustible y municionamiento. Al no llegar a tiempo a la Segunda Guerra Mundial, el Skyraider no pasó inmediatamente a la producción a gran escala, pero los encargos aumentaron cuando la Armada norteamericana advirtió sus ventajas y, en cuatro años, ya estaban en servicio 22 variantes. La producción terminó en 1957 con 3 180 aviones fabricados. Con la llegada de la guerra de Vietnam, el Skyraider resultó ser el mejor avión norteamericano de apoyo al suelo. Podía llevar inmensas cargas de armas y permanecer sobre la zona del objetivo durante largos períodos de tiempo; su gobierno a baja velocidad lo hacía ideal para la guerra antiguerrilla en terreno densamente boscoso.



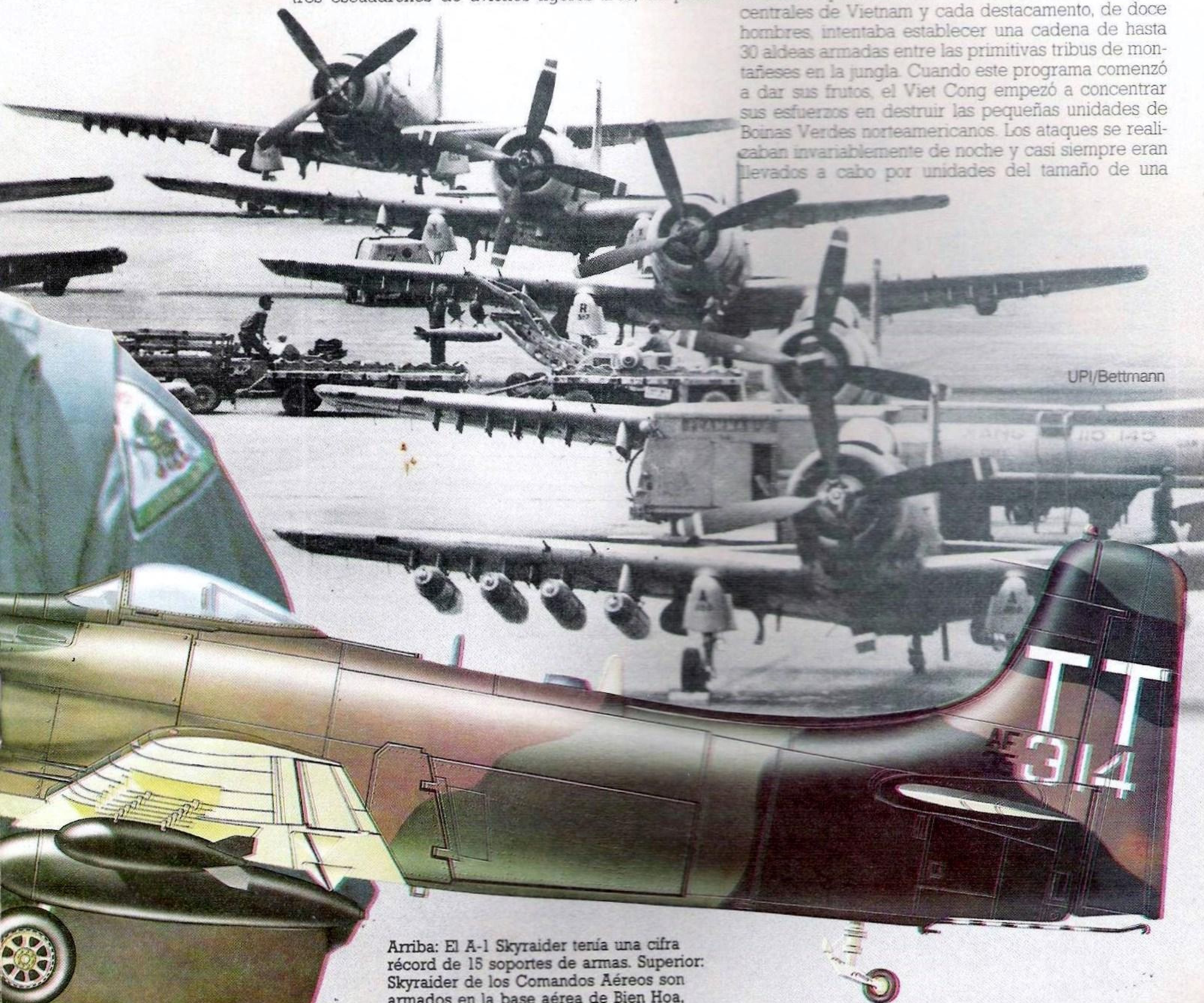
Abajo, izquierda: Jack Salyards, del 1.er Escuadrón de Comando Aéreo, en Pleiku, Vietnam, y (página 1908, superior) en la cabina de su Douglas A-1 Skyraider. A mediados de los años sesenta el lento Skyraider, con motor de émbolo, resultó más eficaz como caza de ataque al suelo en la jungla que sus rivales a reacción. Izquierda: Un Skyraider busca blancos de fortuna mientras que (página 1908, inferior) un A-1 lanza *napalm*. En los primeros días de su participación en Vietnam, los Comandos Aéreos emplearon entrenadores armados T-28 Trojan (página 1908, centro) y B-26 Invader de la Segunda Guerra Mundial (página 1909), que fueron reformados y rebautizados Douglas AC-26K Invader.

profesionales más expertos. Una vez más, los elegidos tendrían que llevar a cabo funciones de plana mayor para evitar que la unidad tuviera un peso administrativo demasiado elevado y asegurar que la destreza operacional se viera plasmada en la planificación y desarrollo de la misma.

Los Comandos Aéreos de los años sesenta eran inferiores en número a los de la Segunda Guerra Mundial, estaban entrenados de forma distinta y estaban destinados a una misión diferente. Equipados inicialmente con 16 C-17, ocho B-26 y ocho T-28, iban a servir de nexo con las fuerzas aéreas del Tercer Mundo, les enseñarían las tácticas y las técnicas adecuadas para las campañas antiguerrilla. Las tripulaciones pasaron gran número de horas en aprender idiomas, técnicas de supervivencia y escape, y también comenzaron a adoptar tácticas destinadas a contrarrestar la creciente guerrilla de Vietnam. A finales de 1961, mientras el 4.400.° culminaba su entrenamiento, la Fuerza Aérea de Vietnam del Sur comenzaba a ser sobrepasada por el creciente éxito del Viet Cong (VC). La Fuerza vietnamita, equipada con anticuados F-8 Bearcat, C-47, T-6 Texan armados y tres escuadrónes de aviones ligeros L-19, no podía competir más con las crecientes demandas de suministro aéreo y los pilotos no eran lo suficientemente hábiles para realizar misiones de apoyo al suelo cuando más se les necesitaba, por la noche. En consecuencia, los comunistas eran capaces de bloquear las carreteras y tomar el control de aldea tras aldea.

En noviembre de 1961, el coronel King y el primer contingente de Comandos Aéreos llevó sus ocho T-28, cuatro C-47 y cuatro B-26 a Vietnam, donde los aparatos recibieron las insignias sudvietnamitas. Las tareas de los Comandos Aéreos eran entrenar a los aviadores vietnamitas y realizar misiones de combate, estas últimas cuando éstos no podían llevarlas a cabo por sí mismos y sólo cuando al menos uno de ellos se hallaba a bordo del aparato. Sin embargo, era tan intensa la presión ejercida por el Viet Cong a finales de 1961 y comienzos de 1962 que King no podía asignar sus hombres exclusivamente a misiones de entrenamiento y el 4.400.° se vio obligado a asumir un papel directo en la guerra.

En 1962 la estrategia norteamericana y vietnamita era arrebatar al Viet Cong tantas aldeas y ciudades como fuera posible. Se insertaron unidades de las Fuerzas Especiales norteamericanas en las mesetas centrales de Vietnam y cada destacamento, de doce hombres, intentaba establecer una cadena de hasta 30 aldeas armadas entre las primitivas tribus de montañeses en la jungla. Cuando este programa comenzó a dar sus frutos, el Viet Cong empezó a concentrar sus esfuerzos en destruir las pequeñas unidades de Boinas Verdes norteamericanos. Los ataques se realizaban invariablemente de noche y casi siempre eran llevados a cabo por unidades del tamaño de una



UPI/Bettmann

Arriba: El A-1 Skyraider tenía una cifra récord de 15 soportes de armas. Superior: Skyraider de los Comandos Aéreos son armados en la base aérea de Bien Hoa, Vietnam.

compañía del Viet Cong mediante una oleada de asalto apoyada por fuego de ametralladoras y morteros. Los comandantes de los destacamentos de Fuerzas Especiales pedían ayuda a los Comandos Aéreos para poder sobrevivir a los ataques nocturnos.

A finales del verano de 1962, el coronel Paschall tuvo la oportunidad de observar cómo los Comandos Aéreos ponían en práctica sus habilidades. El asalto sobrevino de repente y aproximadamente a medianoche, precedido por una lluvia de proyectiles de mortero. Los soldados de las Fuerzas Especiales del coronel Paschall y un diminuto vietnamita de la tribu Mnoung consiguieron contener la primera oleada de guerrilleros y se tuvo que llamar por radio en petición de apoyo aéreo. Mientras los norteamericanos esperaban ansiosos el sonido de los motores de aviación, el enemigo comenzó a sondear las defensas de la aldea, en busca de los puntos débiles. Los norteamericanos perdían el control en una esquina cuando un C-47 de los Comandos Aéreos sobrevoló la cima de las montañas. Cada poblado defendido en las montañas tenía una "flecha de fuego" de 3,6 m, destinada a ser fácilmente visible desde el aire y normalmente construida de bambú, con una estaca de madera como soporte. Rápidamente se rociaron con bidones de gasolina los ejes de la flecha y se apuntó hacia el escondido enemigo al este del poblado. El C-47 ascendió hasta 900 m y luego, lentamente, comenzó a lanzar bengalas de una potencia de 750 000 bujías, dos cada vez. Las bengalas con paracaídas caían sobre la aldea y la jungla circundante, que eran bañadas por una luz fantástica. Mientras, dos Douglas B-26 Invader se internaron en el valle y comenzaron a sobrevolar en círculos el campamento sitiado, y se utilizó la radio para establecer contacto con el C-47 de señalización. Se explicó la situación en tierra y se suministró la posición aproximada de los morteros enemigos. Tras los controles del B-26 de cabeza, el teniente Bob Dutton viró para realizar la primera pasada. Dos bombas de 227 kg silenciaron tanto el fuego antiaéreo como los morteros del Viet Cong. Cuando se apagó el rugido de las armas ligeras, los tres aviones de los Comandos Aéreos volaron en círculos sobre el campamento. Cuando amaneció no había señales del Viet Cong.

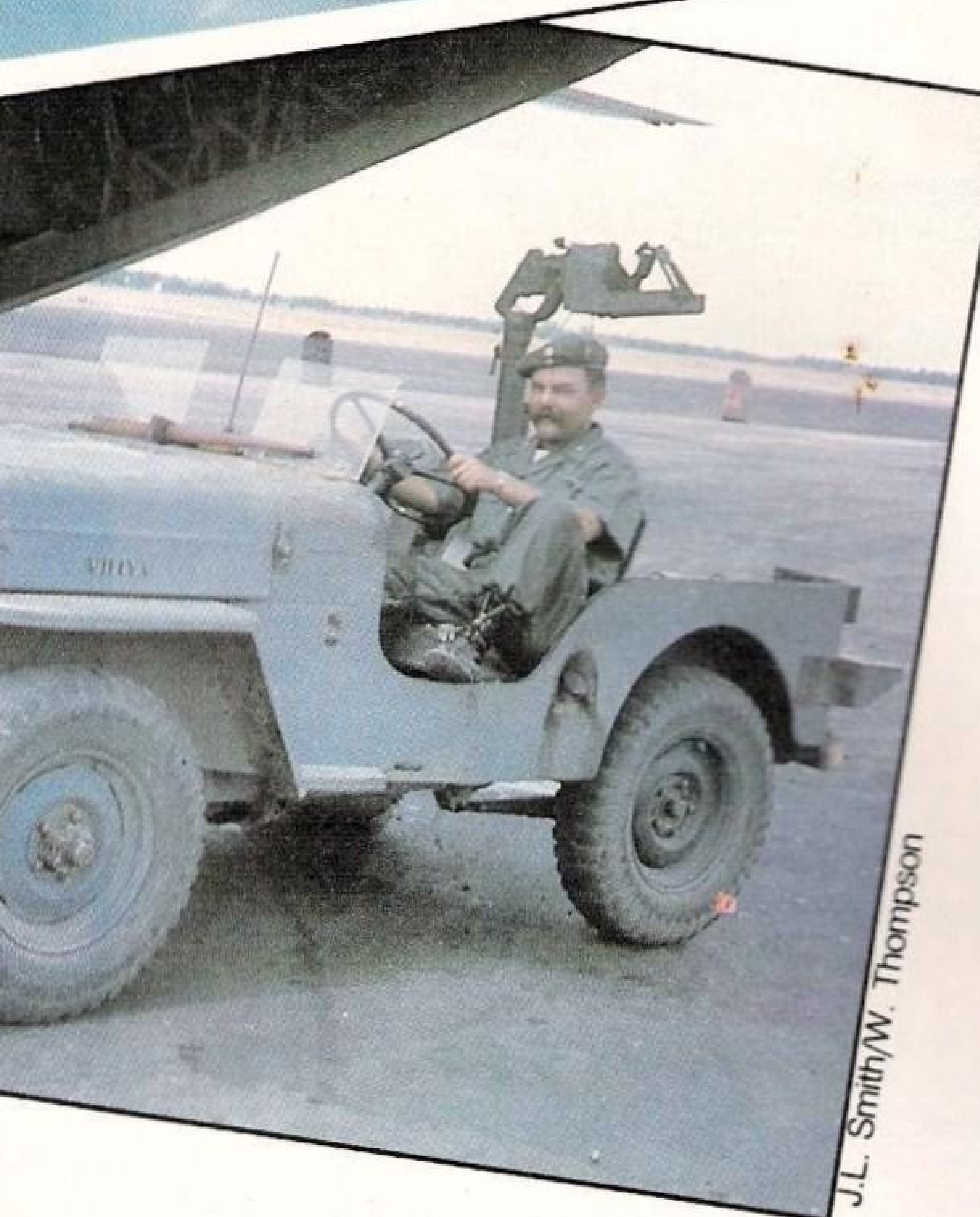
Abajo, izquierda: Un C-47 destrozado tras un ataque con morteros del Viet Cong. Inferior, izquierda: El 4.º Escuadrón de Comando Aéreo posa frente a un cañonero AC-47 *"Spooky"*. Abajo: Las tres Minigun de un cañonero de los Comandos Aéreos descargan una tormenta de fuego. Inferior, derecha: Un peculiar *jeep* de los Comandos Aéreos, con las ojivas de tres bombas.

UPI/Bettmann



Los Comandos Aéreos realizaron unas 45 000 salidas en 1962 y perdieron cuatro aviones, un B-26 y un T-28 fueron derribados por fuego antiaéreo, un C-47 fue abatido mientras arrojaba panfletos durante una misión de guerra psicológica. La cuarta pérdida fue un L-28, un avión monomotor de reconocimiento, que se estrelló mientras los montañeses y un destacamento de las Fuerzas Especiales atacaban un enclave fortificado del Viet Cong. El comandante del destacamento, el capitán Terry Cordell, murió en el choque. A pesar de estas pérdidas, 1962 fue un año lleno de éxitos para los Comandos Aéreos. Se desarrollaron técnicas que ayudaron a obstaculizar los movimientos nocturnos del VC y, en los últimos meses de 1962, el control de Saigón comenzó a aumentar sobre el país.


Larry Davis


J.L. Smith/W. Thompson

La situación sudvienamita había mejorado, no sólo por las actividades nocturnas de los Comandos Aéreos sino porque ahora se tenía la capacidad de reabastecer a las posiciones más alejadas y a aquellos puestos que el Viet Cong intentaba asediar con su campaña de cortes de carreteras. En 1961, sólo 15 de las 176 pistas de vuelo del Sur tenían torres de control y eran consideradas como seguras. Por tanto, la primera tarea de los Comandos Aéreos fue abrir una línea de comunicaciones aéreas hasta los aeródromos más aislados. Entre tanto, día tras día, los Comandos suministraron a las unidades sudvietnamitas y de las Fuerzas Especiales aisladas, tras volar sobre la red de carreteras en manos del VC y aterrizar en pistas polvorientas, cortas y peligrosas para llevar municiones, combustible y comida. Entre 1962 y 1963, los Comandos Aéreos transportaron unas 77 000 toneladas de suministros y lanzaron en paracaídas otras 4 000 más, derrotando así la estrategia de "estrangulación" del Viet Cong.

Un ejemplo claro del tipo de apoyo que los elementos terrestres de Saigón podían esperar de estos aviadores norteamericanos ocurrió en la noche del 20 al 21 de julio de 1963. El capitán Warren Tomsett pilotaba un C-47 en una misión de señalización sobre el delta del Mekong cuando fue alertado de la difícil y desesperada situación que se desarrollaba a 160 km al norte, en una plantación de caucho francesa abandonada en Loc Ninh. Localizado en el extremo norte de la famosa Zona de Guerra C, muy cerca de la frontera con Camboya, el campamento de las Fuerzas Especiales norteamericanas de Loc Ninh se hallaba bajo un duro ataque del VC. El esfuerzo enemigo se había iniciado varios días antes, con una emboscada en la que habían muerto dos oficiales de las Fuerzas Especiales. Los restantes norteamericanos y los soldados irregulares camboyanos habían derrotado el primer asalto del Viet Cong en las primeras horas de la noche, aunque seis camboyanos se hallaban gravemente heridos y al borde de la muerte. El joven teniente de las Fuerzas Especiales ahora al mando había pedido una evacuación aérea, a pesar del hecho de que el campamento aún se hallaba bajo el fuego enemigo. El capitán Tomsett terminó su misión y apresuradamente viró hacia el norte.

Tiró del volante de mando y logró ganar altura

Al llegar a Loc Ninh, obtuvo contacto por radio y se le informó de que la pequeña pista aérea podría ser iluminada mediante improvisadas antorchas fabricadas a partir de papel higiénico enrollado en estacas. Los soldados de las Fuerzas Especiales salieron de su perímetro defensivo en mitad de la oscuridad y del fuego enemigo para plantar y encender las antorchas. Lanzándose en picado, Tomsett se estabilizó a partir de las copas de los árboles para alinearse con la pista iluminada, a la que se aproximó demasiado alto y veloz. Tiró de la palanca, ganó altura y comenzó a realizar su segunda maniobra de aproximación. Al posarse, pisó los frenos e hizo girar al viejo transporte bruscamente para evitar los enormes árboles que se encontraban al final de la pista.

Los seis camboyanos heridos fueron trasladados al C-47, acompañados de un médico de las Fuerzas Especiales. Tomsett dio gases, vio unos destellos junto a la pista y, de repente, todas las luces del panel de instrumentos se apagaron. Su copiloto rápidamente lo alumbró con su linterna mientras el C-47 avanzaba dando tumbos y, tras obtener velocidad, el cargado aparató despegó de la pista. Tomsett puso rumbo hacia la base médica más cercana.

Los Comandos Aéreos perdieron doble número de aviones en 1963 que el año anterior. Nueve aparatos fueron derribados. Así, por ejemplo, en febrero de ese año el B-26 del comandante Jim O'Neill había sido

CAÑONEROS DE COMANDO AÉREO

El concepto del cañonero de ala fija es en realidad muy antiguo. Puesto a prueba por primera vez en 1926 con ametralladoras de 7,62 mm de tiro lateral montadas en un DH4 en Brooks Field, Texas, el proyecto implicada un vuelo circular continuo alrededor de un objetivo terrestre. Comparada con una pasada de ametrallamiento normal, esta técnica lograba mayor precisión y unos resultados muchísimo más devastadores. La USAF hizo resurgir el concepto en 1963 y el oficial en jefe de los Comandos Aéreos, el general de brigada Pritchard, advirtió rápidamente sus ventajas. En setiembre dirigió una prueba con un grupo de ametralladoras de tiro lateral Gatling de 7,62 mm montadas en un C-47 y, en diciembre, recibió el permiso para utilizar el arma en operaciones. Los Comandos Aéreos realizaron su primera prueba en Vietnam antes de acabar el mes y mataron a 21 guerrilleros vietnamitas. Un sargento del Ejército norteamericano que consiguió escapar del Viet Cong ofreció dos meses después otra dramática evidencia de la eficacia del cañonero. Su vívido testimonio desembocó en un uso más amplio de los cañoneros en la guerra. El oficial de instrucción del sargento descubrió que un combate rutinario de "resultados desconocidos" efectuados por el cañonero de pruebas había desembocado en la destrucción de un batallón del Viet Cong. El sargento, capturado junto a varios campesinos, fue obligado a limpiar la zona de combate. Contó 85 cuerpos de hombres del batallón, que él mismo tuvo que retirar. Toda la unidad de 16 cañoneros C-47 que después se encargó para Vietnam en 1965 fue entrenada, aunque no tripulada, por los Comandos Aéreos.

guerra, la USAF decidió cambiar al Douglas Skyraider, que podía llevar casi la misma carga de bombas que el B-26. Armado con cuatro cañones de 20 mm, el Skyraider era una buena elección, pero los Comandos Aéreos se fueron al limbo durante la transición.

Otro aspecto del papel decreciente de los Comandos Aéreos era la ausencia de voluntarios. La guerra cambiaba, y con la introducción de los aviones de ataque a reacción en el conflicto de Vietnam a partir de 1964, el encanto de la aventura con el "museo volante" de los Comandos se desvaneció. Los aviones también padecían los años de duras operaciones y a finales de 1963 los comandos sólo mantenían un 59 por ciento de aviones en disponibilidad de vuelo, principalmente debido a su austera organización de 150 hombres. La USAF subsanó el problema mediante la adicción de más personal de mantenimiento en 1964, pero para entonces la mayoría de las salidas de transporte aéreo, entrenamiento de pilotos sudvietnamitas y de apoyo al suelo eran ejecutadas por otras organizaciones de la USAF y del Ejército de EE UU. La guerra simplemente excedía ya la capacidad de los Comandos Aéreos. Sin embargo, antes de que fuera eclipsada por los acontecimientos, esta unidad realizó una notable contribución al potencial norteamericano en Vietnam: los aviones cañoneros, que se convertirían en una de las armas más efectivas contra la ruta Ho Chi Minh.

Creados para instruir a los elementos aéreos de los estados del Tercer Mundo, la contribución más importante de los Comandos Aéreos a la guerra de Vietnam fue, a su vez, la de entrenar a los pilotos norteamericanos. Aunque realizaron un notable trabajo en las naciones en desarrollo de África y América del Sur, los conceptos que se hallaban tras su fundación eran inadecuados para un conflicto a gran escala como era el de Vietnam. Junto con las Fuerzas Especiales norteamericanas, habían sido un instrumento de persuasión para que los líderes de Vietnam del Norte cambiaran de estrategia en 1963. Hanoi se había dado cuenta de que EE UU y Vietnam del Sur ganaban terreno en el conflicto antiguerrillero y, por tanto, procedió a entablar batalla con sus fuerzas regulares, una estrategia que le condujo a la victoria.

Izquierda: Aviones A-1 Skyraider sobre Vietnam. Esta patrulla está compuesta por versiones monoplaza y biplaza, utilizadas estas últimas como aviones de entrenamiento para pilotos sudvietnamitas. Mientras los A-1 de los Comandos Aéreos estaban basados en tierra, los Cuerpos de Infantería de Marina británico y norteamericano utilizaron cientos de ellos desde portaviones surtos en el mar de China Meridional.

Aerospace Pub

alcanzado por fuego antiaéreo mientras realizaba una misión de apoyo a una aldea sitiada. O'Neill intentó regresar con su bombardero a su base de Bien Hoa, pero comenzó a perder altitud. Ordenó a su tripulación que se lanzara en paracaídas y mantuvo la suficiente altura para asegurar que saltaran con seguridad, pero fracasó en mantener el avión en vuelo el tiempo suficiente como para saltar él. El B-26 se estrelló con O'Neill aún a los mandos.

El incremento de pérdidas en los Comandos Aéreos era fiel reflejo de la escalada de su actividad. En 1963 realizaron cerca de 56 000 salidas y, junto con la creciente Fuerza Aérea del Vietnam del Sur, acreditaron la consecución de unas 13 000 bajas al enemigo. Su éxito tuvo sus repercusiones en Hanoi. En el otoño de 1963, el *Politburó* envió un equipo de 13 asesores hacia el sur para realizar un viaje de inspección de las unidades del Viet Cong. En diciembre, su jefe, el coronel Bui Tin, informó a Hanoi que el Viet Cong perdía la guerra y citó el creciente control del país por parte del régimen de Saigón. En respuesta a ello, el *Politburó* decidió cambiar a la fase de guerra móvil del prolongado concepto bélico de Mao Tse Tung, por lo que se organizaron unidades regulares norvietnamitas y del Viet Cong en formaciones a nivel de regimiento y división allí donde fue posible.

Entre tanto, en Saigón, los norteamericanos no estaban al tanto del cambio táctico de la guerrilla enemiga. No obstante, se reformaba la organización del potencial aéreo norteamericano en Vietnam, pues sus compromisos habrían crecido a un ritmo tan rápido que ya no era posible mantener durante más tiempo una pequeña fuerza de voluntarios. Es más, los aviones de los Comandos Aéreos empezaban a quedar desfasados y la USAF estaba alarmada por el creciente número de accidentes de los B-26. Los Comandos volaban literalmente en aviones de bombardeo de la Segunda Guerra Mundial y como la mayoría de los accidentes se producían en la base de entrenamiento de Florida y sólo unos pocos en la zona de

PAPEL A LA BAJA

En 1961, cuando los Comandos Aéreos comenzaron a llegar a Vietnam, el secretario de Defensa, Robert MacNamara, aprobó el envío de un escuadrón de C-123 Provider a ese país. Este avión podía llevar 7 200 kg de carga, 2 250 kg más que el C-47. Podía actuar desde pistas cortas y poco preparadas, y la experiencia demostró que poseía una gran capacidad de absorción de daños: uno de ellos fue alcanzado 47 veces en mayo de 1962, lo que no menguó sus cualidades operativas. Basado en el diseño de un planeador, el C-123 tenía un portón trasero por el que podía cargar vehículos y piezas de artillería, algo vedado a los C-47 de los Comandos Aéreos. Ante tales razones, no sorprende que el C-123 comenzase a llevarse la parte del león del esfuerzo de transporte aéreo de EE UU. Las funciones de los Comandos Aéreos disminuyó más aún cuando el *US Army* empezó a desplegar sus propias compañías de bimotores C7A Caribou, que se dedicaron al abastecimiento de los campamentos de las Fuerzas Especiales. Como los C-47 survietnamitas se utilizaba ya con una eficacia mayor, gracias a un grupo de instructores norteamericanos llamado la *"Dirty Thirty"*, el cometido de los Comandos Aéreos pasó gradualmente al número creciente de unidades de C-123, a las que se apodó de forma genérica el "tren de mulas".

El 29 de noviembre de 1942, los hombres del 2.º Para saltaron sobre Tunicia para atacar al aeródromo del Eje en Oudna y hubieron de batirse contra fuerzas enemigas superiores en número.

Estaba claro y despejado, y volaban entre los picos de las montañas, pero era un pasaje difícil, con repentinas ráfagas de viento que agitaban el avión. A mayor altitud les escoltaban cazas P-38 Lightning norteamericanos y en los flancos, más lejos, Hurricane británicos, pero no había enemigo a la vista. Frost saltó tan pronto como pasaron sobre Depienne, en Tunicia, y al llegar al suelo señaló su posición a los demás hombres. Dominando todo el escenario había un gran pico rocoso que se elevaba abruptamente unos 1 500 m sobre la llanura que lo rodeaba; éste, el Djebel Zagouan, fue un punto de referencia que les ayudó a mantener la dirección durante toda la operación. Gradualmente, el batallón se dividió y Frost envió órdenes a las compañías para que tomasen posición al borde de la zona de lanzamiento. Hizo inventario de la situación y después reunió a los comandantes de compañía. Seis hombres estaban heridos y uno había muerto a causa de la dureza del lanzamiento, y lo más aconsejable era dejar a los heridos en Depienne, desde donde podrían ser evacuados posteriormente.

Eran las 16,00 horas en punto. De repente aparecieron tres autoametralladoras en la carretera que conducía al este desde Depienne. Para alivio de todos resultaron ser amigos y pertenecían al 65.º Regimiento de Reconocimiento. Frost no había esperado encontrarse con nadie de sus propias fuerzas en la zona, y menos tan pronto, y creció su optimismo con respecto a la misión. Los vehículos siguieron por la carretera en la dirección que los demás tomarían después, mientras éstos comenzaron a requisar todos los vehículos –principalmente carros de mulas– disponibles a los habitantes locales. Los autoametralladoras volvieron a las posiciones de Frost una hora después e informaron que el enemigo había bloqueado la carretera cerca de un lugar llamado Cheylus. El jefe de los vehículos dijo que esperaban reunirse con ellos en Oudna y que harían lo que pudiesen por las bajas del salto. Frost estimó que estaban a unos 20 km de Oudna y que si comenzaban a marchar a medianoche podrían atacar al amanecer. Si aprovechaban la oscuridad y evitaban la carretera principal se reducirían las posibilidades de encuentros con patrullas enemigas en el camino. Tras dejar un hombre de la Compañía C detrás para guardar los paracaídas, formaron y partieron.

El teniente Ken Morrison encabezaba la columna, que serpenteaba a través de las colinas en dirección al objetivo. La dificultad de la marcha hizo que la columna se estirase y se intentó asegurar el mantenimiento de la marcha de todos los carros de mulas que habían requisado. Poco a poco, los mapas comenzaron a tener sentido mientras localizaban las afueras de Túnez en la distancia. Durante la mayor parte de la noche, innumerables proyectiles trazadores volaron hacia los bombarderos aliados, lo que señaló a los hombres de Frost la situación de la ciudad: en el fondo tenían la esperanza de que, de algún modo, llegarían allí. A las 11,00 horas del 30 de noviembre se desplegaron por las colinas bajas que dominaban el aeródromo para cuya captura habían hecho aquel largo camino. Las instrucciones habían sido muy precipitadas, pero se mencionó un empuje de la 6.ª División Acorazada. Ahora, el encuentro con los autoametralladoras el día anterior hizo que Frost considerase innecesario el adoptar precauciones y decidió atacar al aeródromo con todo el batallón. La Compañía B, de Frank Cleaver, recibió órdenes de vigilar desde la elevación de terreno del flanco izquierdo mientras que la Compañía A, de Dick Ashford, se



Derecha: Aviones Douglas Dakota transportan hombres del 2.º Batallón del Regimiento Paracaidista hacia el aeródromo del Eje en Oudna, Tunicia.

ALAS SOBRE OUDNA

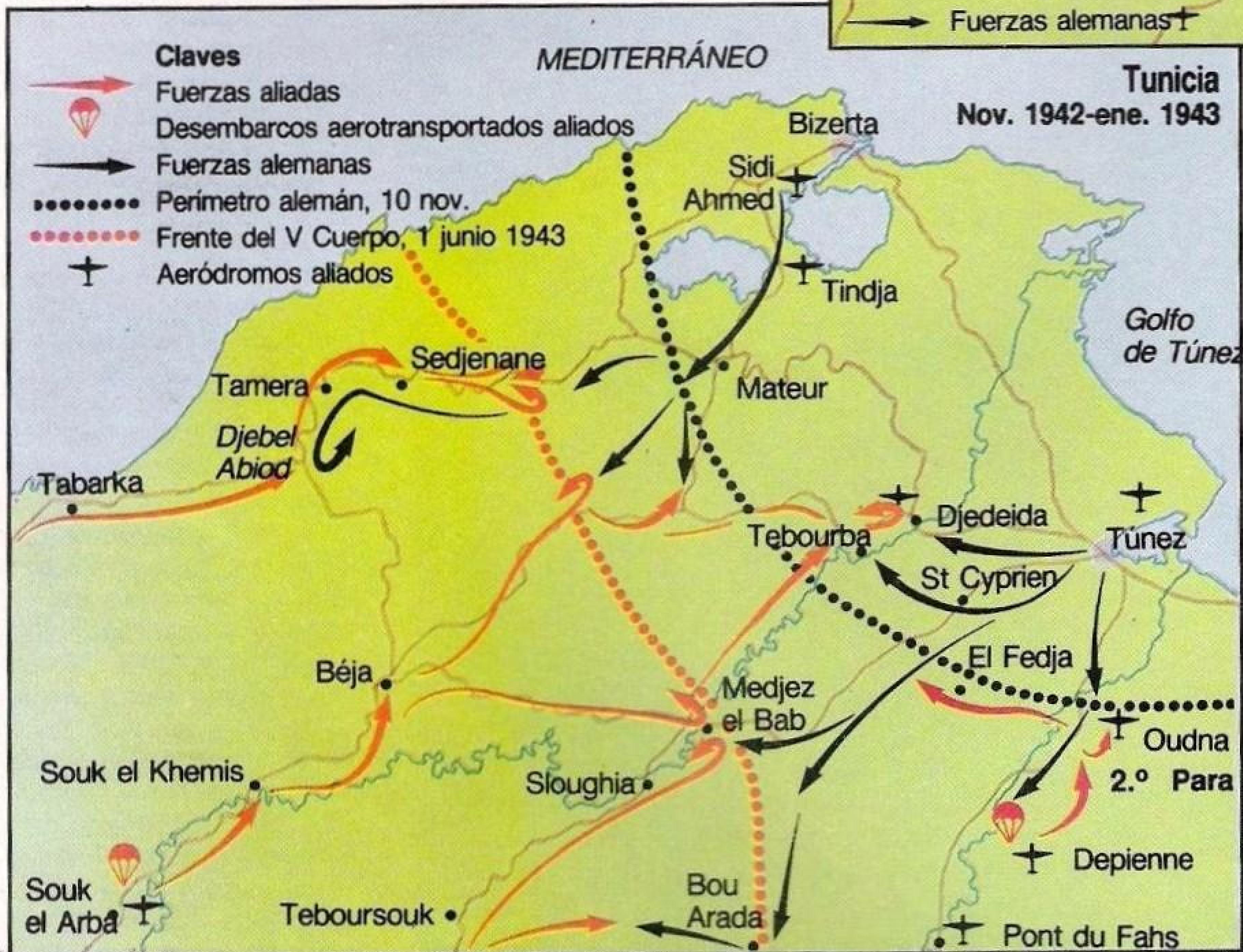
BATALLA POR TUNICIA

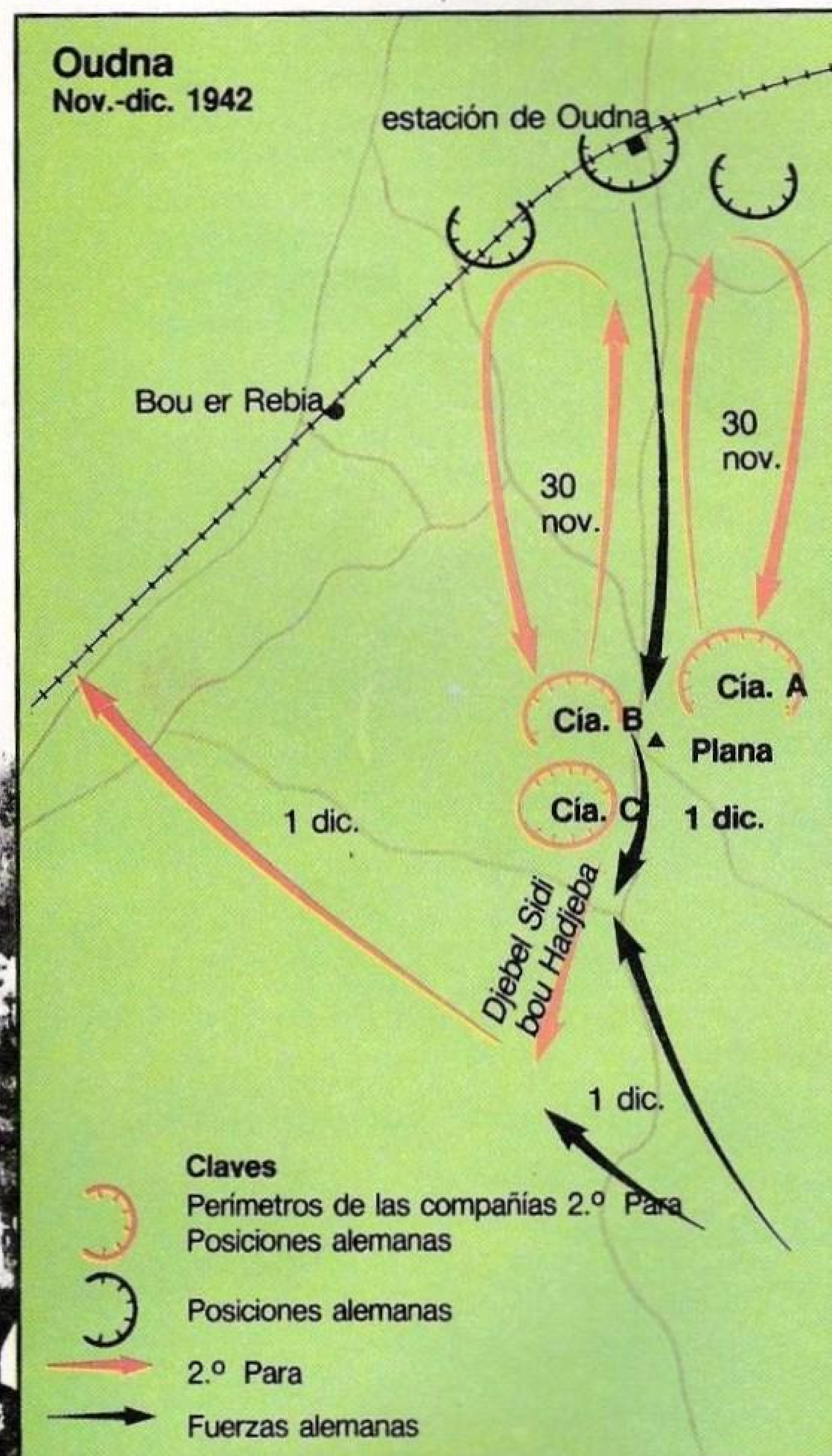
El 12 de noviembre de 1942, el 2.º Batallón del Regimiento Paracaidista, mandado por el teniente coronel John Frost, llegó a Argel como parte del empuje del Primer Ejército británico, bajo el mando del teniente general Sir Kenneth Anderson, hacia el este, en dirección a Túnez y Bizerta. El Octavo Ejército británico, mandado por el general sir Bernard Law Montgomery, había derrotado a las fuerzas del Eje en la segunda batalla de El Alamein y, el 8 de noviembre, las fuerzas aliadas desembarcaron en el noroeste de África como parte de la operación *"Torch"*. La captura de Túnez y Bizerta cortaría las líneas de abastecimento alemanas e italianas y consolidaría la posición aliada en Tunicia antes de que llegasen las lluvias de invierno. Cuando el 2.º Batallón llegó a Argel, los elementos iniciales del Primer Ejército luchaban contra las fuerzas del Eje unos 960 km más al este. El avance aliado era contenido por aviones enemigos que operaban desde aeródromos situados al oeste de Túnez y, el 28 de noviembre, Frost recibió instrucciones para llevar el batallón a una pista alemana situada en Pont du Fahs, en Tunicia, y destruir cualquier avión enemigo que encontrase. El batallón se trasladaría después a las pistas de Depienne y Oudna y cumpliría la misma misión. El objetivo final era enlazar con el Primer Ejército en St Cyprien. Mientras el batallón se preparaba para salir hubo un cambio de planes de última hora. Una nueva información que indicaba que ni Pont du Fahs ni Depienne eran utilizados por la *Luftwaffe*, obligaba a efectuar ahora el lanzamiento en Depienne. Desde allí, el batallón avanzaría hacia Oudna.

El avance sobre Tunicia
Nov. 1942-ene. 1943

El 8 de noviembre de 1942, los Aliados lanzaron la operación *"Torch"*. Tres fuerzas operacionales desembarcaron en Marruecos y Argelia e iniciaron un avance hacia el este por la costa septentrional africana en dirección a los vitales puertos y aeródromos de Tunicia. Las fuerzas del Eje entraron en el país e instalaron una línea defensiva que incluía Túnez capital y Bizerta, el 10 de noviembre. A finales de noviembre, una ofensiva Aliada consiguió alcanzar Tebourba y el 2.º Para saltó cerca de Oudna con órdenes de tomar el aeródromo y contactar con los Aliados en St Cyprien.







desplazó valle abajo en formación abierta. La Compañía C, de John Ross, seguida de la plana del batallón, se abrió paso a lo largo de la elevación de terreno de la izquierda. Aquello debió constituir todo un espectáculo, y más tan al interior de lo que el enemigo consideraba su primera línea.

Parecía que nada iba a detener aquel firme avance cuando, de repente, surgió el ruido de morteros y ametralladoras procedente del aeródromo y, con él, las explosiones de granadas y los rebotes de balas entre los soldados que avanzaban. La Compañía C siguió adelante y la A, bajo la cobertura de sus propias armas, alcanzó algunos edificios dentro del perímetro del aeródromo.

Estaba claro que la *Luftwaffe* no utilizaba la pista y Frost intentó enviar mensajes a los dos jefes de compañía para que mantuviesen sus posiciones. Sin embargo, aunque el mensaje llegó hasta los encargados de comunicaciones donde debía estar situada la plana de la compañía, la única respuesta fue: "Aquí no hay nadie excepto yo."

Tras bajar para trabar contacto con la compañía de Ashford, Frost se abrió paso hacia los elementos en cabeza de la Compañía C. Mientras se acercaba oyó el ruido de motores pesados y los penetrantes estampidos de cañones de alta velocidad. Estos carros de combate habían acechado cerca de un antiguo viaducto romano y, tan pronto como los hombres de Frost abandonaron el amparo de las colinas, esta inesperada columna entró en acción. El teniente P.B. Morrison, junto a unos pocos valientes, corrieron hacia ellos en un intento de lanzarles granadas a una corta distancia. Morrison murió y sólo un componente de su grupo sobrevivió a la lluvia de fuego. Los hombres de Frost habían venido para combatir a los aviones de la *Luftwaffe* y ahora eran éstos los que llegaban para combatirles a ellos. Los primeros en escena fueron los Messerschmitt, que se lanzaban en picado por todos lados disparando despiadadamente. Había que ahorrar la munición para blancos más seguros y no pudieron intentar devolver el fuego a los aviones. Había unos 200 hombres en la zona pero, afortunadamente, la maleza proporcionó un buen camuflaje y, cuando llegó el ataque de los Stuka, sus bombas cayeron muy lejos.

El fuego de los carros y los aviones comenzó a apaciguarse conforme se cerraba la tarde y, justo antes del crepúsculo, comenzaron a retirarse hacia las tierras altas de Prise de l'Eau, con la intención de instalar una posición de defensa. Sin embargo, algunos elementos de la Compañía C no recibieron la orden de retirada y, cuando los demás llegaron a Prise de l'Eau, sus efectivos habían quedado considerablemente reducidos. El optimismo con que Frost emprendió la operación se disipó: les superaban en número, se había gastado munición en proporciones alarmantes y a la incomodidad de los heridos se sumaba el punzante frío de la noche. Ante la posibili-

IWM

IWM

Izquierda: Antes del lanzamiento. Miembros del 2.º Batallón, algunos con rodilleras para prevenir las heridas al caer, esperan la señal para saltar. Extremo izquierdo: Situado en una casa en ruinas, el equipo de una ametralladora Bren protege la zona de salto mientras el resto del batallón se reúne. Arriba, izquierda: El comandante Dick Ashford, jefe de la Compañía A, durante la retirada en combate de Oudna.

RETIRADA DE OUDNA

Tras un cansadísimo avance sobre un terreno muy difícil, el batallón llegó a El Fedja, donde fue descubierto por un grupo de soldados alemanes. El general de visión Frost describió la acción y el subsiguiente combate de su batallón:

"A las 15,00 horas del 2 de diciembre comenzaron a caer granadas de mortero sobre nuestras posiciones y poco después siguió el fuego de ametralladora. Sin embargo, el terreno era lo bastante blando para poder abrir unas trincheras razonablemente seguras y sufrimos pocas bajas. Dos horas después, un pequeño grupo enemigo se acercó tanto a la Compañía A que no había posibilidad de fallar y todo el grupo fue destruido.

"El enemigo estaba ahora demasiado cerca como para resistir y desarrollé un plan de retirada en el que los grupos pasarían a través de la plana del batallón cuando yo tocase mi cuerno de caza, formando una larga columna con una cabeza de asalto especialmente organizada. Ahora parecía claro que si podíamos evitar ser embestidos, podríamos salir de allí.

"Mientras oscurecía, nuestras esperanzas eran aún altas, pues los alemanes todavía dudaban. Una vez más, la Compañía A rechazó al enemigo en su sector más afortunado y todos obedecieron puntualmente las órdenes de no disparar hasta que el blanco fuese seguro: no podíamos desperdiciar la munición. Justo al anochecer llegó el tan esperado asalto desde la colina que nos dominaba; aquél fue rechazado con un fuego devastador de eficaces resultados y, en el respiro siguiente, llegó la hora de marchar.

"Partimos en dirección a un gran almiar como objetivo y llevándonos a nuestros heridos recientes. Los grupos iniciales no encontraron resistencia y, cuando estábamos bien lejos de El Fedja, toqué de nuevo mi cuerno, esta vez como señal de reunión. Tras varios minutos sólo pudimos agrupar a 110 de los 200 que habíamos tenido en la granja. Formamos y partimos a lo que esperábamos sería el último tramo.

"A la mañana siguiente avistamos una columna acorazada alemana en los olivares que rodeaban Ksar Tyr, pero el batallón había ganado en cautela en los últimos días y ya no hizo falta decir nada cuando se acercó el enemigo. Todos los hombres permanecieron quietos donde estaban, de pie o tumbados, y se implantó un absoluto silencio. El enemigo ya se alejaba por la carretera a Túnez cuando reanudamos la marcha.

"Tres kilómetros después se nos acercó una columna de semiorugas acorazados, pero eran, de modo inconfundible, norteamericanos. Cuando el batallón llegó a Medjez, los cañones antiaéreos y los carros que allí había hicieron que, por lo menos, nos pudiésemos relajar."



Paracaisita. Tunicia, 1942

Vestido con el uniforme reglamentario, este soldado lleva la munición de su fusil Lee Enfield Número 4 en una bandolera de algodón.



Arriba: Con las bayonetas caladas, los paracaidistas cargan en campo abierto bajo la protección de una cortina de humo. Recuadro interior, extremo izquierdo: la dotación de un mortero en acción. Mientras el cabo realiza el ajuste del arma, otros paracaidistas preparan las granadas. Extremo izquierdo: Cubierto por un camarada, un paracaidista lanza una granada hacia una posición enemiga. Abajo, derecha: Evacuación de bajas.

dad de que el enemigo atacase a la mañana siguiente temprano, Frost envió un pequeño grupo para efectuar una emboscada al pie de las colinas. El contacto con el cuartel general del Primer Ejército resultó imposible y los hombres se arracimaron bajo el cielo nocturno, mientras ríos de fuego antiaéreo ascendían desde la capital. Al norte, el rugido de la artillería frustró todos los intentos de dormir.

Nunca un amanecer fue tan bienvenido y, después de "la lata de carne y las galletas", coordinaron sus posiciones y empezaron a profundizar las trincheras. La cobertura en las colinas estaba repartida y Frost temía que el enemigo no dudase acerca de sus posiciones cuando avanzase. Ya que no había aviones sobre el suelo que destruir, Frost había decidido que su siguiente movimiento fuese hacia elementos del Primer Ejército. Sin embargo, sin olvidar el avance acorazado prometido y animado por el contacto con los autoametralladoras dos días antes, Frost consideró que debían mantener su posición de momento e intentar comunicarse por radio con el Primer Ejército.

A las 10,00 horas del 1 de diciembre, una pequeña columna de vehículos se acercó a su posición procedente de la pista de Oudna. Había un camino muy definido que llevaba hasta el valle y, con gran rapidez, tomó la forma de una punta de lanza. Desgraciadamente, su velocidad tomó al grupo de emboscada de Frost por sorpresa y su plan original no consiguió nada. El grupo avanzado alemán volvió a donde se había detenido la columna principal y después comenzó a lanzar proyectiles y fuego de ametralladora sobre las posiciones desde una distancia de 200 m. El 2.º Para devolvió el fuego con sus morteros y, después de que una granada cayese en medio de un grupo de vehículos y soldados alemanes, el enemigo se retiró a una distancia que consideró más segura.

La Compañía C, que defendía el terreno detrás de la posición de Frost y vigilaba la dirección por la que se suponía llegarían sus propias tropas, informó que dos carros de combate y un autoametralladora se acercaban con triángulos amarillos, la señal de reconocimiento del Primer Ejército. Poco después dijeron a Frost que tres de los cuatro hombres de un puesto avanzado había establecido contacto con los carros y subido a ellos, y ahora éstos se acercaban ondeando sus triángulos. En la plana del batallón, Frost y los demás se sintieron muy aliviados. Todos sus problemas parecían haber terminado. Cuando llegó John Ross, de la Compañía C, para confirmar el avistamiento, su rostro tenía una expresión grave:

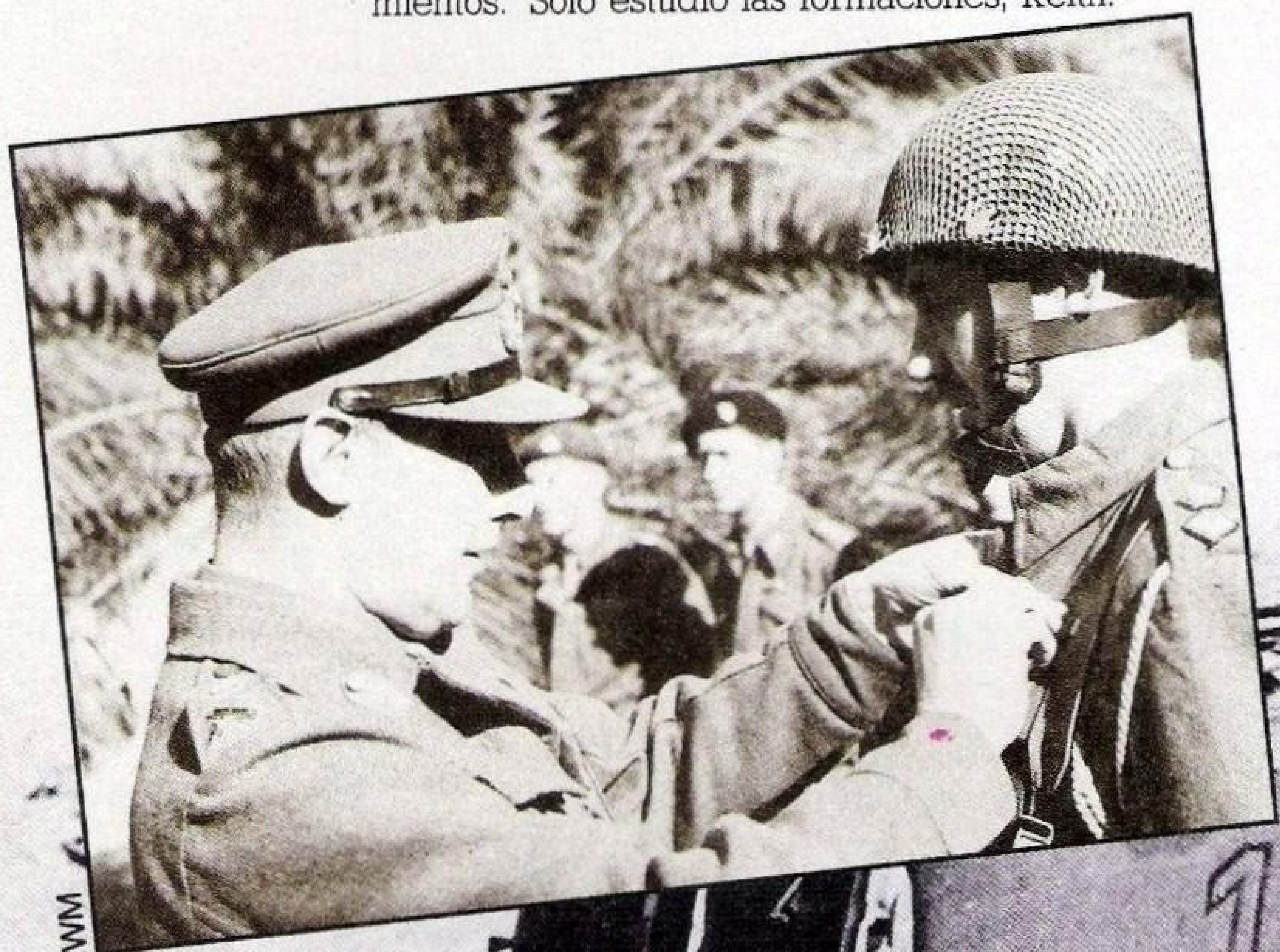
"Pensé que sería mejor venir personalmente", dijo. "Los carros de combate que están detrás de nosotros son en realidad alemanes. Deben haber capturado los triángulos amarillos del grupo de Depienne. Tienen prisioneros a mis tres muchachos... Han enviado a uno para decir que nos tienen completamente rodeados y que no tiene sentido que continuemos la lucha. Ahora esperan oír lo que tengamos que decir."

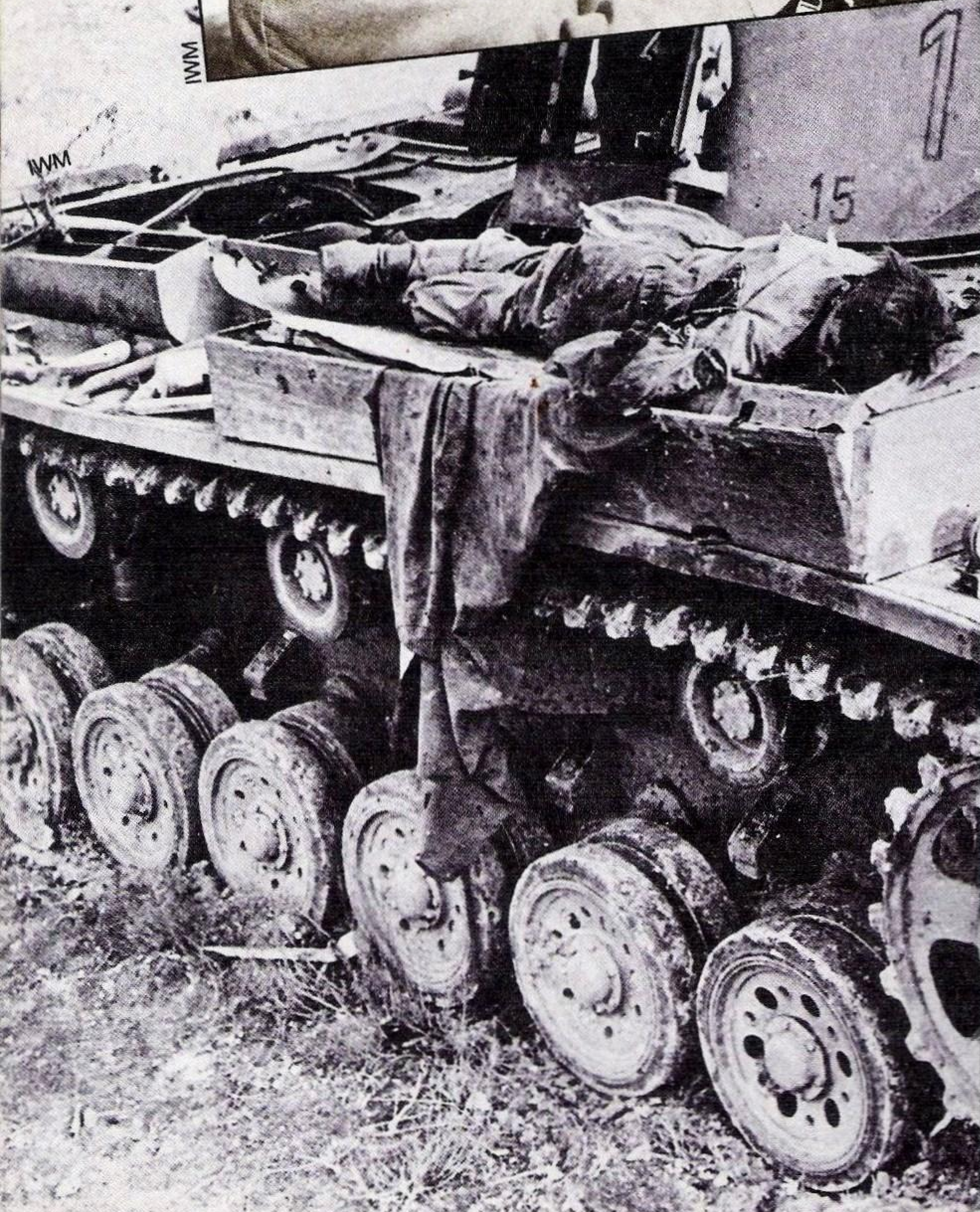
Frost se sintió enfermo, furioso y fatigado. Para agrandar los límites de su desilusión, mientras Ross hablaba los operadores de radio recibieron el único mensaje captado durante toda la operación: el avance acorazado sobre la capital se había pospuesto. Frost decidió que tenían que desplazarse a nuevas posiciones sin demora, a fin de conseguir una salida tan pronto como oscureciese. Tras avisar a las compañías, procedieron a destruir el equipo que ya no iba a servir. La munición de mortero estaba prácticamente agotada y, así, destruyeron las piezas para después centrar su atención en los equipos de radio: los aparatos habían estado en continuo funcionamiento durante las últimas ocho horas y las baterías estaban completamente agotadas. Para demostrar a los alemanes que no tenían intención de rendirse, Frost envió un pequeño grupo con granadas Gammon para colocarse en una posición desde la que pudiesen alcanzar a alguno de los carros de combate que acechaba fuera del perímetro de la Compañía C. Al final quedaba la parte más triste: hubo que comunicar a John McGavin, a cargo de la sección de enfermería de campaña y que había saltado la última, que habría que dejar atrás a los heridos. Cuando salieron, el enemigo intensificó el volumen de fuego en el valle e hizo llover metralla desde las rocas sobre los hombres, que les causó horrendas heridas.

El sol descargaba toda su fuerza sobre la tropa y, tras trepar durante un breve rato, comenzaron a sentir una sed brutal. Quizá debieron haber tenido en cuenta el problema del agua, dado el feroz clima pero, antes del embarque, habían consultado cuanto pudieron a los soldados que volvían del frente, en Argel, pero nadie mencionó el agua. La marcha por las colinas y la carga en medio del sofocante calor era más de lo que Frost podía aguantar, y decidió detenerse cuando llegaron a las laderas septentrionales de una colina llamada Sidi Bou Hadjeba. Afortunadamente, había un pozo situado en medio de lo que sería la nueva zona del batallón.

Inferior: Después de un sangriento encuentro con el 2.º Batallón. Aunque estaban escasos de material contracarro, los paracaidistas inutilizaron varios carros alemanes. Aquí, un tripulante yace sobre la superestructura destrozada de un PzKfw III de cañón largo. Abajo: El teniente coronel John Frost recibe la DSO por Oudna de manos del general Anderson.

Se desplegaron por dos cimas de la colina, con la Compañía B a la derecha y lo que quedaba de la C a la izquierda. Mientras las unidades tomaban posiciones, Frost se colocó en una loma en la parte posterior a fin de observar la actividad enemiga abajo en la llanura. Esta vez no hubo error posible respecto a la identidad de los vehículos acorazados y las piezas de artillería; Frost calculaba la dirección más probable del ataque alemán cuando uno de los oficiales de la Compañía A, Keith Mountford, se unió a él. Tras preguntarle qué miraba, Frost respondió con un aire descuidado que no revelaba sus verdaderos sentimientos: "Sólo estudio las formaciones, Keith."


IWM



IWM

A las 15.00 horas comenzó el ataque. La infantería era transportada desde el valle en semiorugas, y los carros de combate ligeros llegaban procedentes de Prise de l'Eau. Apoyadas por el fuego de éstos, las tropas enemigas avanzaron y ambos bandos lucharon por llegar antes a lo alto de la colina. Frost marchaba con un equipo de ametralladora Bren pero, antes de alcanzar la cima, una ráfaga de ametralladora ligera alcanzó a los dos hombres que iban a la cabeza y al padre MacDonald, que estaba detrás. Frost esperó mientras se preparaba la Bren para la acción y, desde su posición ventajosa, pudo ver varios combates entre sus hombres y los alemanes, éstos últimos equipados con una arma similar pero con una cadencia de tiro superior. Los alemanes eran más novatos que ellos, pero no cabía duda de que su manejo de las armas era muy superior. Una y otra vez entraban en acción y, mientras los hombres de Frost seguían buscando buenas posiciones de tiro, sus adversarios lanzaban ráfagas largas y precisas. Aún así, consiguieron impedir que los alemanes llegasen antes a lo alto de la colina y, a pesar del fuego de apoyo que el enemigo recibía de sus carros, los hombres de Frost permanecieron firmemente en la ladera posterior y arrojaron una lluvia de fuego que barrió a todos los alemanes que se aventuraron por ella.

Los paracaidistas actuaron con gran decisión para dejar fuera de combate los carros ligeros enemigos

Mientras tanto, todo tipo de proyectiles caían sobre el 2.º "Para" desde todas direcciones. Había habido muy poco tiempo para abrir trincheras y preparar las defensas y, al ser tan vulnerables, las bajas aumentaban vertiginosamente. Frank Cleaver, de la Compañía B, fue alcanzado repentinamente mientras consultaba con su plana. Sólo quedó una vieja y maltrecha mula de todas las que se habían requisado, y la utilizó Ronnie Gordon, el oficial médico del batallón, para desplazar a los hombres malheridos hacia un punto seguro. Ronnie estaba empapado en la sangre de los hombres que atendía, pero no había mucho que pudiera hacer. Prácticamente no tenía vendas con las que cubrir las heridas ni drogas para aliviar el dolor. En el tiempo que duró la batalla fue imposible enviar a nadie de vuelta con McGavin.

A pesar de las penurias con que se enfrentaban, algunos de los más intrépidos se estimularon ante la proximidad de los carros ligeros del enemigo, y actuaron con gran decisión para dejarlos fuera de combate. Después de esto, todo terminó. No se pudieron verificar las bajas enemigas; aún así, algunos de los carros quedaron inservibles.

Justo cuando la presión enemiga estaba al máximo y Frost comenzaba a dudar de que pudiesen aguantar más, apareció la *Luftwaffe*. Esta vez, los Messerschmitt parecieron prestar más atención a su localización exacta. No les quedaba munición que emplear y, mientras permanecían en las trincheras, dejaron que los aviones los sobrevolasen. Sin embargo, cuando éstos se lanzaron en picado, los hombres de Frost quedaron asombrados al ver que ellos no eran su objetivo. La *Luftwaffe* había cometido un grave error y, durante un tiempo, los alemanes quedaron silenciados mientras los aviones descargaban su ataque sobre el valle, donde estaban su plana y sus posiciones. Este breve y vital respiro llegó justo cuando Frost lo necesitaba y, mientras oscurecía, supo que debían aprovechar esto al máximo si el batallón quería sobrevivir y combatir otro día.

